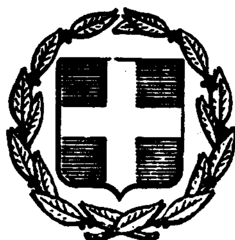


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1983	ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 206

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 533

Προσαρμογή της νομοθεσίας στις διατάξεις της υπ' αριθ. 71/127 οδηγίας ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 1ης Μαρτίου 1971 «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών που αφορούν στα κάτοπτρα οδήγησης των οχημάτων με κινητήρα», όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με την οδηγία της επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 79/795/ΕΟΚ, της 20ής Ιουλίου 1979.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 2 του Ν. 945/1979 «περί κυρώσεως της Συνθήκης προσχωρήσεως της Ελλάδος εις την Ευρωπαϊκήν Οικονομικήν Κοινότητα και την Κοινότητα Ατομικής Ενεργείας», ως και της συμφωνίας «περί προσχωρήσεως της Ελλάδος εις την Ευρωπαϊκήν Κοινότητα Άνθρακος και Χάλυβος» (ΦΕΚ 170/Α/79), σε συνδυασμό με εκείνες της παρ. 1 του άρθρου 4 του Ν. 1338/1983 «εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου» (ΦΕΚ 34/Α/83).

2. Τις διατάξεις του άρθρου 3 του Ν. 1104/1981 «περί εκπροσωπήσεως της Ελλάδος στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες, ιδρύσεως Διπλωματικών και Προξενικών Αρχών και ρυθμίσεως άλλων συναφών οργανωτικών θεμάτων», σε συνδυασμό με την παράγραφο 1 του άρθρου 3 του Π. Δ/τος 574/1982 «Ανακατανομή των αρμοδιοτήτων των Υπουργείων».

3. Την 826/1983 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, με πρόταση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Συγκοινωνιών, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1.

Το παρόν προεδρικό διάταγμα έχει σκοπό την προσαρμογή της νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 71/127/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 1ης Μαρτίου 1971, όπως τροποποιήθηκε από τις διατάξεις της οδηγίας 79/795/ΕΟΚ της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 20ής Ιουλίου 1979 «περί προσαρμογής στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 71/127/ΕΟΚ του Συμβουλίου περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών κλπ.», που δημοσιεύτηκαν στην ελληνική γλώσσα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ειδική έκδοση της 31 Δεκεμβρίου 1980, τομέας 13 Βιομηχανική Πολιτική, τόμος 001, σελίδα 110 και τόμος 008, σελίδα 198 αντίστοιχα).

Άρθρο 2.

1. Η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνιών επικυρώνει κάθε τύπο κατόπτρου οδήγησης οχημάτων αν είναι σύμφωνος με τις προδιαγραφές κατασκευής και δοκιμών που καθορίζονται στο Παράρτημα I σημείο 2 του παρόντος προεδρικού διατάγματος, και χορηγεί, για κάθε τύπο κατόπτρου που επικυρώνει, ένα σήμα επικυρώσεως ΕΟΚ σύμφωνα με το υπόδειγμα που προβλέπεται στο Παράρτημα I σημείο 2.6 του παρόντος διατάγματος.

2. Απαγορεύεται η χρήση σημάτων που μπορούν να προκαλέσουν σύγχυση μεταξύ του τύπου των κατόπτρων οδήγησης που επικυρώθηκε κατά την παρ. 1 του παρόντος άρθρου και άλλων τύπων κατόπτρων οδήγησης.

Άρθρο 3.

1. Ως οχήματα για την εφαρμογή του διατάγματος αυτού νοούνται τα οχήματα με κινητήρα, που προορίζονται να κυκλοφορούν στους δρόμους, με αμάξωμα ή χωρίς αυτό, που έχουν τέσσερις (4) τουλάχιστον τροχούς και ταχύτητα από κατασκευής τους, μεγαλύτερη από είκοσι πέντε (25) χιλιόμετρα την ώρα.

2. Δεν υπάγονται στις διατάξεις του διατάγματος αυτού τα οχήματα που μετακινούνται επί σιδηροτροχιών, οι ελκυστήρες και οι γεωργικές μηχανές, καθώς και τα μηχανήματα δημοσίων έργων.

'Αρθρο 4.

Από το χρόνο έναρξης ισχύος του διατάγματος αυτού, δεν επιτρέπεται η άρνηση χορήγησης έγκρισης κυκλοφορίας στην Ελλάδα, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 84 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που κυρώθηκε με το νόμο 614/77 ή έγκρισης ΕΟΚ ούτε η άρνηση χορήγησης του πιστοποιητικού που προβλέπεται στο άρθρο 5 του π.δ.431/83 (ΦΕΚ 160/Α/83) "προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της 70/156/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 6 Φεβρουαρίου 1970 "περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών-μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους, όπως τροποποιήθηκε με τις 78/315/ΕΟΚ της 21 Δεκεμβρίου 1977, 78/547/ΕΟΚ, της 12 Ιουνίου 1978 και 80/1267/ΕΟΚ, της 16 Δεκεμβρίου 1980, οδηγίες του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων" για οχήματα που υπάγονται στις διατάξεις αυτού του διατάγματος, για λόγους που αναφέρονται στα κάτοπτρα οδήγησης, εφόσον τα κάτοπτρα οδήγησης αυτών των οχημάτων πληρούν τις προδιαγραφές που καθορίζονται στο παρόν Προεδρικό διάταγμα.

'Αρθρο 5

1. Η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνιών δεν δύναται να αρνείται την επικύρωση ΕΟΚ ή την τυχόν προβλεπομένη από άλλες διατάξεις της νομοθεσίας επικύρωση κατόπτρων οδήγησης, αν αυτά πληρούν τις προδιαγραφές που προβλέπονται στο παρόν προεδρικό διάταγμα.

2. Από το χρόνο έναρξης ισχύος του διατάγματος αυτού δεν είναι δυνατή η απαγόρευση διάθεσης στην ελληνική αγορά κατόπτρων οδήγησης, για λόγους που αναφέρονται στην κατασκευή ή τη λειτουργία τους, εφόσον φέρουν το σήμα επικύρωσης ΕΟΚ που προβλέπεται από το παρόν Προεδρικό διάταγμα.

3. Απαγόρευση διάθεσης κατόπτρων οδήγησης, που φέρουν σήμα επικύρωσης ΕΟΚ, είναι δυνατή μόνον όταν διαπιστωθεί συστηματική έλλειψη πιστότητας αυτών προς πρωτότυπο που επικυρώθηκε. Στην περίπτωση αυτή η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνιών, που αποφασίζει την απαγόρευση, ενημερώνει αμέσως τα υπόλοιπα Κράτη-μέλη και την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, για το μέτρο που πήρε, αναφέροντας και τους λόγους που την οδήγησαν σ'αυτό.

4. Δεν υπάρχει πιστότης με το επικυρωμένο πρωτότυπο κατά την έννοια της προηγουμένης παραγράφου, εφόσον δεν τηρούνται οι προδιαγραφές του παραρτήματος 1, σημείο 2 του παρόντος Π.Δ.

'Αρθρο 6

Αντίγραφο του δελτίου επικύρωσης που εκδίδεται σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος III του παρόντος Π.Δ/τος για κάθε τύπο κατόπτρου οδήγησης που επικυρώνεται ή δεν επικυρώνεται κατά τις διατάξεις του παρόντος Π.Δ., αποστέλλεται στις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών της ΕΟΚ εντός ενός μηνός από την έκδοσή του.

'Αρθρο 7

1. Αν διαπιστωθεί ότι πολλά κάτοπτρα οδήγησης που φέρουν το ίδιο σήμα επικύρωσης δεν είναι σύμφωνα με το επικυρωμένο πρωτότυπο λαμβάνονται τα αναγκαία για την εξασφάλιση της πιστότητας μέτρα, τα οποία μπορούν να φθάσουν μέχρι την ανάκληση της επικύρωσης ΕΟΚ και τα οποία γνωστοποιούνται στις αρμόδιες αρχές των άλλων Κρατών-μελών της ΕΟΚ. Σε περίπτωση ανάκλησης της επικύρωσης ΕΟΚ, το μέτρο αυτό καθώς και οι λόγοι που το επέβαλαν γνωστοποιούνται στις αρμόδιες αρχές των άλλων Κρατών-μελών της ΕΟΚ μέσα σ'ένα μήνα από την επιβολή του.

2. Αν στο Υπουργείο Συγκοινωνιών γνωστοποιηθούν από τις υπηρεσίες άλλου Κράτους μέλους της ΕΟΚ τα μέτρα που ελήφθησαν σε αυτό το Κράτος για την αντιμετώπιση της έλλειψης πιστότητας κατόπτρων οδήγησης προς το επικυρωμένο πρωτότυπό τους, το Υπουργείο Συγκοινωνιών παίρνει τα ίδια μέτρα.

3. Η επίβλεψη της τήρησης της πιστότητας των παραγομένων κατόπτρων οδήγησης προς τον επικυρωμένο τύπο γίνεται με δειγματοληπτικούς ελέγχους. Για την επίβλεψη της πιστότητας, οι υπηρεσίες του Υπουργείου Συγκοινωνιών μπορούν να συνεργάζονται, στο μέτρο που είναι αναγκαίο με τις αρμόδιες αρχές άλλων κρατών μελών της ΕΟΚ.

4. Αν το Υπουργείο Συγκοινωνιών αμφισβητεί την έλλειψη πιστότητας την οποία διαπίστωσαν και γνωστοποίησαν προς αυτό υπηρεσίες άλλου Κράτους μέλους της ΕΟΚ, ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και προβαίνει σε διαβουλεύσεις με τις υπηρεσίες του κράτους αυτού ή και με τις αρμόδιες υπηρεσίες της Επιτροπής ΕΟΚ για τη ρύθμιση της διαφοράς.

'Αρθρο 8

Κάθε απόφαση, για άρνηση ή ανάκληση επικύρωσης ΕΟΚ, ή για απαγόρευση χρήσης ή διάθεσης στην αγορά κατόπτρων οχημάτων, που ελήφθη σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του διατάγματος, πρέπει να είναι ειδικώς αιτιολογημένη και να κοινοποιείται στον ενδιαφερόμενο με μνεία όλων των ενδίκων μέσων ή διοικητικών προσφυγών που μπορεί να ασκήσει αυτός καθώς και των προθεσμιών εντός των οποίων μπορεί να πράξει τούτο.

'Αρθρο 9

Προσαρτώνται στο διάταγμα αυτό, αναπόσπαστα μέρη αυτού τα παραρτήματα της Οδηγίας 71/127/ΕΟΚ όπως αυτά τροποποιήθηκαν από τα παραρτήματα της οδηγίας 79/795/ΕΟΚ, των οποίων το κείμενο έχει ως ακολούθως:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

1. ΟΡΙΣΜΟΙ

1.1 Ὡς «κάτοπτρο ὁδηγήσεως» νοεῖται μία διάταξη πού ἔχει σκοπό νά ἐπιτρέπει ἐντός τοῦ ὀπτικοῦ πεδίου πού ὁρίζεται στό σημεῖο 3.4, καλή ὁρατότητα πρός τά ὀπίσω, ἀποκλειομένων τῶν συνθέτων ὀπτικῶν συστημάτων ὅπως τά περισκόπια.

1.2 Ὡς «ἐσωτερικό κάτοπτρο ὁδηγήσεως» νοεῖται μία διάταξη πού ὁρίζεται στό σημεῖο 1.1, ἡ ὁποία προορίζεται νά τοποθετηθεῖ στόν θάλαμο ἐπιβατῶν.

1.3. Ὡς «ἐξωτερικό κάτοπτρο ὁδηγήσεως» νοεῖται μία διάταξη πού ὁρίζεται στό σημεῖο 1.1, ἡ ὁποία προορίζεται νά τοποθετηθεῖ ἐπί ἑνός στοιχείου τῆς ἐξωτερικῆς ἐπιφανείας τοῦ ὀχήματος.

1.4. Ὡς «πρόσθετο κάτοπτρο ὁδηγήσεως» νοεῖται ἕνα κάτοπτρο ὁδηγήσεως, ἐκτός αὐτοῦ πού ὁρίζεται στό σημεῖο 1.1 καί τό ὁποῖο δύναται νά τοποθετηθεῖ στό ἐσωτερικό ἤ στό ἐξωτερικό τοῦ ὀχήματος ὑπό τόν ὅρο ὅτι ἀνταποκρίνεται στίς προδιαγραφές τοῦ σημείου 2, ἐξαιρέσει τῶν προδιαγραφῶν τῶν σημείων 2.1.1, 2.2 καί 2.3.4.

1.5. Ὡς «τύπος κατόπτρου ὁδηγήσεως» νοοῦνται οἱ διατάξεις οἱ ὁποῖες δέν παρουσιάζουν διαφορές ὅσον ἀφορᾶ στά ἀκόλουθα βασικά χαρακτηριστικά:

1.5.1 στις διαστάσεις καί τήν ἀκτίνα καμπυλότητας τῆς ἀνακλώσης ἐπιφανείας τοῦ κατόπτρου ὁδηγήσεως,

1.5.2. στό σχεδιασμό, τό σχῆμα ἤ στά ὑλικά τῶν κατόπτρων ὁδηγήσεως, περιλαμβανομένης τῆς συνδέσεως μέ τό ἀμάξωμα.

1.6. Ὡς «κλάση τῶν κατόπτρων ὁδηγήσεως» νοοῦνται ὅλες οἱ διατάξεις πού ἔχουν ἕνα ἤ περισσότερα κοινά χαρακτηριστικά ἤ λειτουργίες. Τά ἐσωτερικά κάτοπτρα ὁδηγήσεως ταξινομοῦνται στήν κλάση I. Τά πρόσθετα ἐσωτερικά κάτοπτρα ὁδηγήσεως ταξινομοῦνται στήν κλάση Is. Τά ἐξωτερικά κάτοπτρα ὁδηγήσεως ταξινομοῦνται στίς κλάσεις II καί III. Τά πρόσθετα ἐξωτερικά κάτοπτρα ὁδηγήσεως ταξινομοῦνται στίς κλάσεις IIs καί IIIs.

1.7. Μέ «r» χαρακτηρίζεται ὁ μέσος ὅρος τῶν ἀκτίνων καμπυλότητος μετρουμένων ἐπί τῆς ἀνακλώσης ἐπιφανείας, σύμφωνα μέ τή μέθοδο πού περιγράφεται στό σημεῖο 2 τοῦ συμπληρωματικοῦ παραρτήματος 1 τοῦ παρόντος παραρτήματος.

1.8. Ὡς «κυριες ἀκτῖνες καμπυλότητος σέ ἕνα σημεῖο τῆς κατοπτρικῆς ἐπιφανείας (r_i)» νοοῦνται οἱ τιμές, πού λαμβάνονται μέ τή συσκευή πού καθορίζεται στό συμπληρωματικό παράρτημα 1, μετρούμενες ἐπί τοῦ τόξου τῆς κατοπτρικῆς ἐπιφανείας πού διέρχεται ἀπό τό κέντρο τοῦ κατόπτρου καί εἶναι παράλληλο τοῦ τμήματος b, ὅπως καθορίζεται στό σημεῖο 2.2.2.1, καί ἐπί τοῦ τόξου τοῦ καθέτου ἐπί τοῦ τμήματος αὐτοῦ.

1.9. Ὡς «ἀκτίνα καμπυλότητος σέ ἕνα σημεῖο τῆς κατοπτρικῆς ἐπιφανείας r_p» νοεῖται ὁ ἀριθμητικός μέσος ὅρος τῶν κυρίων ἀκτίνων καμπυλότητος r_i καί r'_i, δηλαδή:

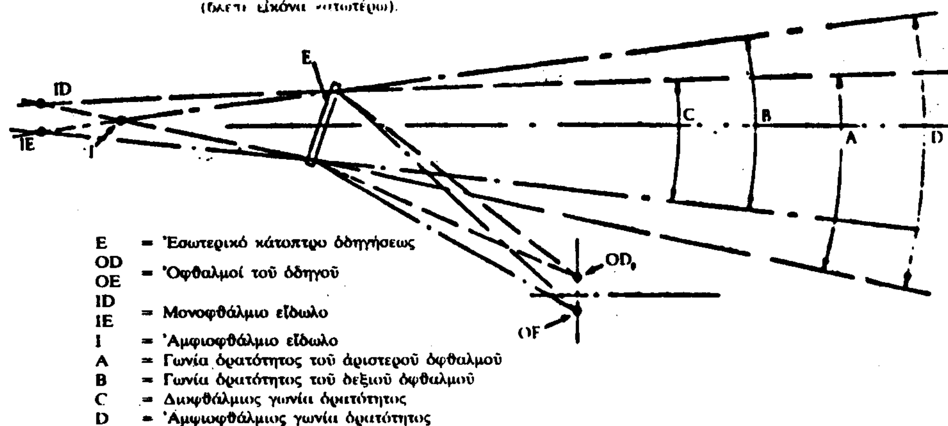
$$r_p = \frac{r_i + r'_i}{2}$$

1.10. Ὡς «κέντρο τοῦ κατόπτρου» νοεῖται τό κέντρο βάρους τῆς ὁρατῆς ζώνης τῆς κατοπτρικῆς ἐπιφανείας.

1.11. Ὡς ἀκτινα καμπυλότητος τῶν συστατικῶν μερῶν τοῦ κατόπτρου ὁδηγήσεως νοεῖται ἡ ἀκτίνα «c» τοῦ τόξου τοῦ κύκλου πού προσεγγίζει περισσότερο τήν καμπύλη μορφή τοῦ ὑπόψη τμήματος.

1.12. Ὡς «προσοφθάλμια σημεία τοῦ ὁδηγοῦ» νοοῦνται δύο σημεῖα πού ἀπέχουν 65 mm μεταξύ τους καί εὑρισκόμενα σέ ἀπόσταση 635 mm κατακορύφως ἄνω τοῦ σημείου R της θεσεως τοῦ ὁδηγοῦ, ὅπως ὁρίζεται στό παράρτημα IV. Ἡ εὐθεία γραμμή πού τά ἑνωνει εἶναι κάθετος ἐπί τοῦ διαμήκους κατακορύφου στό μέσο τοῦ ὀχήματος ἐπιπέδου. Τό μέσο τοῦ τμήματος πού ἔχει ἄκρα τά δύο προσοφθάλμια σημεία κεῖται σέ ἕνα κατακόρυφο διάμηκες ἐπίπεδο τό ὁποῖο πρέπει νά διέρχεται διά τοῦ κέντρου τηκαθημένης θέσεως τοῦ ὁδηγοῦ, ὅπως καθορίζεται ἀπό τόν κατασκευαστή τοῦ ὀχήματος.

1.13. Ὡς «ἀμφιοφθάλμιος ὅραση» νοεῖται τό συνολικό ὀπτικό πεδίο πού λαμβάνεται ἀπό τήν υπέρθεση των μονοφθαλμίων ἐπιπέδων τοῦ δεξιοῦ καί ἀριστεροῦ ὀφθαλμοῦ (βλέπε εἰκόνα κατωτέρω).



1.14. Ὡς «τύπος ὀχήματος ὅσον ἀφορᾶ στά κάτοπτρα ὁδηγήσεως» νοοῦνται τά ὀχήματα μέ κινητήρα πού δέν παρουσιάζουν διαφορές ὅσον ἀφορᾶ στά ἀκόλουθα βασικά χαρακτηριστικά:

1.14.1. τά χαρακτηριστικά τοῦ ἀμαξώματος τά ὁποῖα μειώνουν τό ὀπτικό πεδίο,

1.14.2. τίς συντεταγμένες τοῦ σημείου R,

1.14.3. τίς προδιαγραφεῖσες θέσεις καί τύπους κατόπτρων ὁδηγήσεως.

1.15. Ὡς «ὀχήματα τῶν κατηγοριῶν M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 καί N_3» νοοῦνται τά ὀχήματα πού καθορίζονται στό παράρτημα I τῆς ὁδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

2: ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΕΟΚ ΤΩΝ ΚΑΤΟΠΤΡΩΝ ΟΔΗΓΗΣΕΩΣ

2.1. Γενικές προδιαγραφές

2.1.1. Ὅλα τά κάτοπτρα ὁδηγήσεως πρέπει νά εἶναι ρυθμιζόμενα.

2.1.2. Τό περίγραμμα τῆς ἀνακλώσης ἐπιφανείας πρέπει νά περιβάλλεται ἀπό τήν χοάνη, ἡ ὁποία, στήν περίμετρό της, πρέπει νά ἔχει μία τιμή «c» ≥ 2,5 mm σέ ὅλα τά σημεῖα καί ὅλες τίς διευθύνσεις. Ἄν ἡ κατοπτρική ἐπιφάνεια προεκτείνεται πέραν τῆς χοάνης, ἡ ἀκτίνα καμπυλότητος «c» ἐπί τῆς περιμέτρου τοῦ τμήματος πού προεκτείνεται πέραν τῆς χοάνης πρέπει νά εἶναι μεγαλύτερη ἤ ἴση μέ 2,5 mm καί ἡ κατοπτρική ἐπιφάνεια πρέπει νά εἰσχωρήσει μέσα στήν χοάνη ὑπό τήν ἐπίδραση δυνάμεως 50 Newton ἐφαρμοζομένης ἐπί τοῦ πλέον προεξέχοντος σέ σχέση μέ τή χοάνη σημείου, σέ μία ὁριζόντια κατεύθυνση, περίπου παράλληλη μέ τό διάμηκες στό μέσο τοῦ ὀχήματος ἐπίπεδο.

2.1.3 Ὅταν ἕνα κάτοπτρο ὁδηγήσεως ἔχει τοποθετηθεῖ ἐπί ἐπιπέδου ἐπιφανείας, ὅλα τά τμήματά του, σ' ὅλες τίς θέσεις ρυθμίσεως τῆς διατάξεως, περιλαμβανομένων καί αὐτῶν τῶν τμημάτων πού παραμένουν προσαρμοσμένα στό ὑποστήριγμα μετά τήν δοκιμη πού προβλέπεται στό 2.4.2, τά ὁποῖα εἶναι ἐπιδεκτικά μιᾶς ἐπαφῆς ὑπό στατικές συνθῆκες ἀπό σφαίρα εἴτε διαμέτρου 165 mm στήν περίπτωση ἐσωτερικῶν κατόπτρων ὁδηγήσεως εἴτε διαμέτρου 100 mm στήν περίπτωση ἐξωτερικῶν κατόπτρων ὁδηγήσεως, πρέπει νά ἔχουν ἀκτίνα καμπυλότητος «c» τουλάχιστον 2,5 mm.

2.1.3.1 Τά ἄκρα τῶν ὀπων στερεώσεως ἤ τά κοιλώματα, τῶν ὁποίων ἡ διάμετρος ἤ ἡ μεγαλύτερη διαγώνιος εἶναι μικρότερη τῶν 12 mm, ἐξαιροῦνται ἀπό τά σχετικά πρός τήν ἀκτίνα κριτήρια πού προβλέπονται στό σημεῖο 2.1.3 μέ τόν ὅρο ὅτι ἀμβλύνονται.

2.1.4. Ἡ διάταξη στερεώσεως ἐπί τοῦ ὀχήματος πρέπει νά ἔχει σχεδιασθεῖ κατά τρόπον ὥστε ἕνας κύλινδρος ἀκτίνας 50 mm πού ἔχει ὡς ἄξονα τόν ἄξονα ἤ ἕνα ἀπό τούς ἄξονες περιστροφῆς ἤ τούς διερχόμενους ἀπό τό σημεῖο περί τό ὁποῖο κινεῖται, ὁ ὁποῖος ἐξασφαλίζει την έκτροπη του κατόπτρου οδηγήσεως στην θεωρούμενη κατεύθυνση σέ περίπτωση συγκρούσεως, ἀποκόπτει τουλάχιστον τμηματικά τήν ἐπιφάνεια πού ἐξασφαλίζει τή στερέωση τῆς διατάξεως.

2.1.5. Τά τμήματα τῶν ἐξωτερικῶν κατόπτρων ὁδηγήσεως πού ἀναφέρονται στά σημεῖα 2.1.2 καί 2.1.3, τά ὁποῖα ἀποτελοῦνται ἀπό ὑλικό μέ σκληρότητα shore A πού δέν ὑπερβαίνει τά 60, ἐξαιροῦνται ἀπό τίς ἀντίστοιχες προδιαγραφές.

2.1.6. Τά τμήματα τῶν ἐσωτερικῶν κατόπτρων ὁδηγήσεως τά ὁποῖα ἀποτελοῦνται ἀπό ὑλικό μέ σκληρότητα shore A μικρότερη τοῦ 50, καί τά ὁποῖα τοποθετοῦνται ἐπί ἀκάμπτων ὑποστηριγμάτων δέν ὑπόκεινται στίς διατάξεις τῶν σημείων 2.1.2 καί 2.1.3 ὅσον ἀφορᾶ τά ὑποστηρίγματα αὐτά.

2.2. **Διαστάσεις**

2.2.1. *Ἐσωτερικά κάτοπτρα ὁδηγήσεως (κλάση I)*

Οἱ διαστάσεις της κατοπτρικης ἐπιφανείας πρέπει νά εἶναι τέτοιες ὥστε νά εἶναι δυνατόν νά ἐγγράφεται σ' αὐτή ἕνα ὀρθογώνιο παραλληλόγραμμο του ὁποίου ἡ μια πλευρά εἶναι 4 cm καί ἡ ἄλλη «a» cm.

$$a = 15\ cm \times \frac{1}{1 + \frac{1\,000}{r}}$$

2.2.2. *Ἐξωτερικά κάτοπτρα ὁδηγήσεως (κλάσεις II καί III)*

2.2.2.1. Οἱ διαστάσεις τῆς κατοπτρικῆς ἐπιφανείας πρέπει νά εἶναι τέτοιες ὥστε νά εἶναι δυνατόν νά ἐγγράφεται σ' αὐτή:

— ἕνα ὀρθογώνιο παραλληλόγραμμο ὕψους 4 cm τοῦ ὁποίου ἡ βάση, σέ ἑκατοστόμετρα, ἔχει τήν τιμή «a».
— ἕνα εὐθύγραμμο τμῆμα παράλληλο πρός τό ὕψος τοῦ ὀρθογωνίου παραλληλογράμμου καί τό μῆκος τοῦ ὁποίου, σέ ἑκατοστόμετρα, ἔχει τήν τιμή «b».

2.2.2.2. Οἱ ἐλάχιστες τιμές τῶν «a» καί «b» δίδονται στόν ἀκόλουθο πίνακα:

Κλάσεις τῶν κατόπτρων ὁδηγήσεως	Κατηγορίες ὀχημάτων για τα ὁποία προορίζονται τά κάτοπτρα ὁδηγήσεως	a	b
II	M_2, M_3, N_2 καί N_3	$\frac{17}{1 + \frac{1\,000}{r}}$	20
III	M_1 καί N_1	$\frac{13}{1 + \frac{1\,000}{r}}$	7

2.3. **Κατοπτρική ἐπιφάνεια καί συντελεστές ἀνακλάσεως**

2.3.1. Ἡ κατοπτρική ἐπιφάνεια ἑνός κατόπτρου ὁδηγήσεως πρέπει νά εἶναι εἴτε ἐπίπεδος ἤ κυρτή σφαιρική.

2.3.2. *Ἀποκλίσεις μεταξύ τῶν ἀκτίνων καμπυλότητος*

2.3.2.1. Ἡ διαφορά μεταξύ r_i ἤ r'_i καί r_p σέ κάθε σημεῖο ἀναφορᾶς δέν πρέπει νά ὑπερβαίνει τό 0,15 r,

2.3.2.2 ἡ διαφορά μεταξύ κάθε μιᾶς ἀπό τίς ἀκτῖνες καμπυλότητος (r_{p1}, r_{p2} καί r_{p3}) καί τῆς «r» δέν πρέπει νά ὑπερβαίνει τό 0,15 r,

2.3.2.3. ὅταν τό «r» εἶναι μεγαλύτερο ἤ ἴσο ἀπό 3 000 mm, ἡ τιμή τοῦ 0,15 r πού ἀναφέρεται στά σημεῖα 2.3.2.1 καί 2.3.2.2 ἀντικαθίσταται ἀπό τό 0,25 r.

2.3.3. Ἡ τιμη τοῦ «r» δέν πρέπει νά εἶναι μικρότερη ἀπό:
— 1 800 mm γιά τά κάτοπτρα ὁδηγήσεως τῆς κλάσεως II,
— 1 200 mm γιά τά κάτοπτρα ὁδηγήσεως τῶν κλάσεων I καί III.

2.3.4. Ἡ τιμή του συντελεστοῦ κανονικῆς ἀνακλάσεως, ὅπως καθορίζεται σύμφωνα μέ τή μέθοδο πού περιγράφεται στό συμπληρωματικό παράρτημα 2 τοῦ παρόντος παραρτήματος, δέν πρέπει νά εἶναι μικρότερη τοῦ 40%. Ἄν τό κάτοπτρο εἶναι δύο θέσεων («ἡμέρας» καί «νυκτός»), ἡ θέση «ἡμέρας» πρέπει νά ἐπιτρέπει νά ἀναγνωρίζονται τά χρώματα τῶν σημάτων πού χρησιμοποιοῦνται γιά τήν ὁδική κυκλοφορία. Ἡ τιμή τοῦ συντελεστοῦ κανονικῆς ἀντανακλάσεως στή θέση «νυκτός» δέν πρέπει νά εἶναι μικρότερη ἀπό 4%.

2.3.5. Ἡ κατοπτρική ἐπιφάνεια πρέπει νά διατηρεῖ τά χαρακτηριστικά πού καθορίζονται στό σημεῖο 2.3.4 παρά τήν παρατεταμένη ἔκθεσή της σέ ἀντίξοες καιρικές συνθῆκες σέ κανονικές συνθῆκες χρήσεως.

2.4. **Δοκιμές**

2.4.1. Τά κάτοπτρα ὁδηγήσεως ὑποβάλλονται σέ δοκιμές συμπεριφορᾶς κρούσεως καί κάμψεως ἐπί χοάνης τῆς συνδεδεμένης στό στέλεχος ἤ στό ὑποστήριγμα, πού περιγράφονται στά σημεῖα 2.4.2 καί 2.4.3.

2.4.1.1. Ἡ δοκιμή πού προβλέπεται στό σημεῖο 2.4.2 δέν ἀπαιτεῖται γιά τά ἐξωτερικά κάτοπτρα ὁδηγήσεως τῶν κλάσεων II ἤ IIs, τῶν ὁποίων κανένα τμῆμα δέν ἀπέχει λιγότερο τῶν 2 m ἀπό τό ἔδαφος, ἀνεξαρτήτως τῆς θέσεως ρυθμίσεως, ὅταν τό ὄχημα ἔχει φορτίο πού ἀντιστοιχεῖ στό τεχνικῶς μέγιστο ἀποδεκτό βάρος τους.

Σ' αὐτή τήν περίπτωση, ὁ κατασκευαστής ὑποχρεοῦται νά παρέχει μία περιγραφή πού νά προσδιορίζει ὅτι τό κάτοπτρο ὁδηγήσεως πρέπει νά τοποθετεῖται κατά τέτοιο τρόπο ὥστε κανένα ἀπό τά τμήματά του, σέ ὅλες τίς δυνατές θέσεις ρυθμίσεως, δέν εὑρίσκεται σέ ὕψος μικρότερο τῶν 2 m ἄνω τοῦ ἐδάφους ὅταν τό ὄχημα ἔχει φορτίο πού ἀντιστοιχεῖ στό τεχνικῶς μέγιστο ἀποδεκτό βάρος του.

Καθ' ὅ μέτρο ἐφαρμόζεται ἡ παρέκκλιση αὐτή, ὁ βραχίονας πρέπει νά φέρει ἀνεξίτηλα τό σύμβολο 2m καί στό δελτίο ἐπικυρώσεως πρέπει νά γίνεται σχετική ἀναφορά.

2.4.2. *Δοκιμή συμπεριφορᾶς σέ κρούση*

2.4.2.1. Περιγραφή τῆς διατάξεως δοκιμῆς

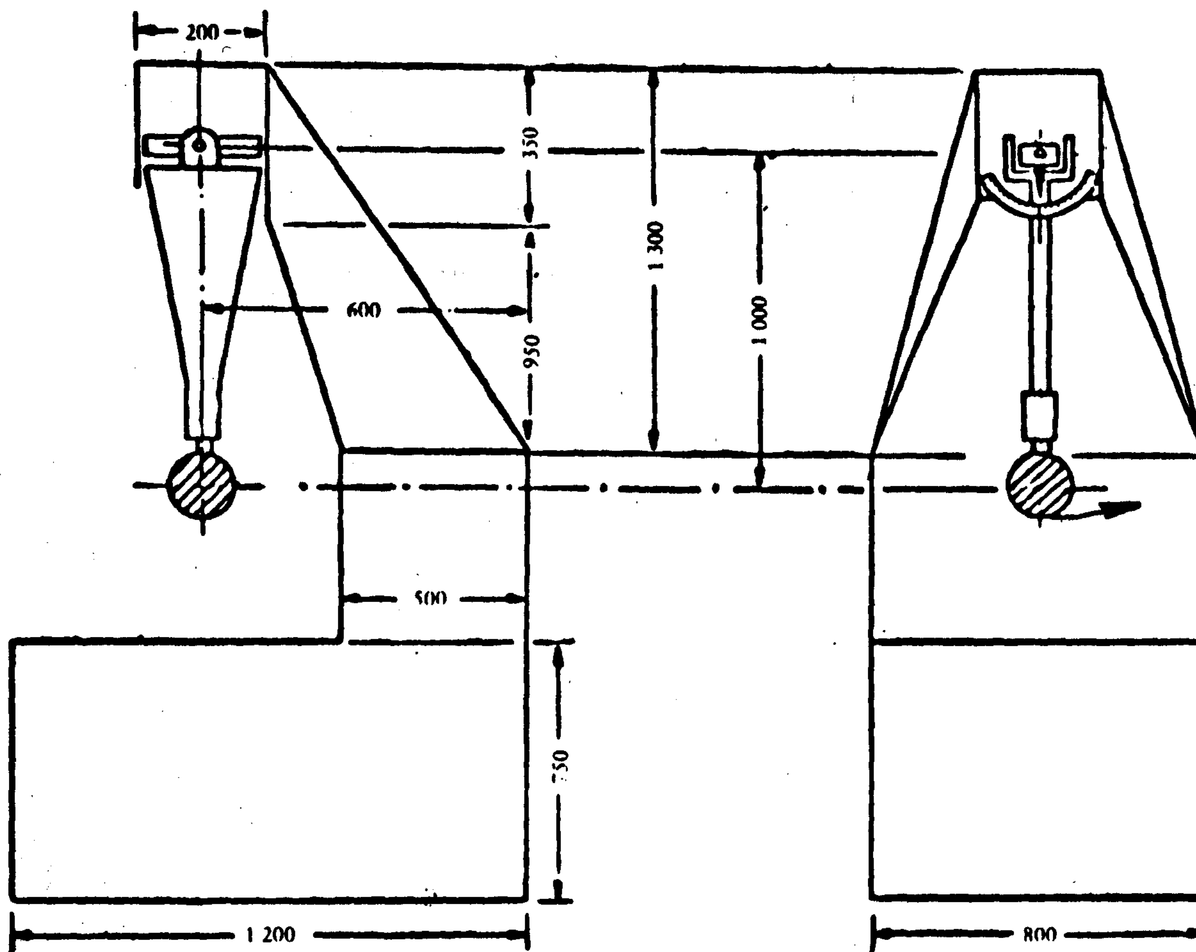
2.4.2.1.1. Ἡ διάταξη δοκιμῆς ἀποτελεῖται ἀπό ἕνα ἐκκρεμές ἱκανό νά ταλαντοῦται περί δύο ὁριζοντίους ἄξονες σέ ὀρθές γωνίες μεταξύ τους, ἕνας ἀπό τούς ὁποίους εἶναι κάθετος στό ἐπίπεδο πού περιέχει τήν τροχιά ἐκτινάξεως τοῦ ἐκκρεμοῦς.

Τό ἄκρο τοῦ ἐκκρεμοῦς φέρει μία σφύρα ἀποτελούμενη ἐξ ἀκάμπτου σφαίρας διαμέτρου 165 ± 1 mm καί καλυπτομένης ἀπό ἐλαστικό πάχους 5 mm σκληρότητος shore A 50.

Προβλέπεται διάταξη πού ἐπιτρέπει τόν ἐντοπισμό τῆς μεγίστης γωνίας πού σχηματίζει ὁ βραχίων στό ἐπίπεδο της ἐκτινάξεως.

Ἕνα ὑπόβαθρο ἀκάμπτως στερεωμένο στή δομή τοῦ ἐκκρεμοῦς χρησιμεύει γιά τή στερέωση τῶν δειγμάτων ὑπό τίς συνθῆκες κρούσεως πού καθορίζονται στό σημεῖο 2.4.2.2.6.

Ἡ εἰκόνα 1 κατωτέρω δίδει τίς διαστάσεις τῆς ἐγκαταστάσεως δοκιμῆς καί τίς εἰδικές κατασκευαστικές διατάξεις.



Εἰκόνα 1

2.4.2.1.2. Τό κέντρο κρούσεως τοῦ ἐκκρεμοῦς ταυτίζεται μέ τό κέντρο τῆς σφαίρας ἡ ὁποία ἀποτελεῖ τή σφύρα. Ἡ ἀπόστασή της «l» ἀπό τόν ἄξονα ταλαντώσεως στό ἐπίπεδο ἐκτινάξεως εἶναι ἴση μέ 1 m ± 5 mm. Ἡ ἀνηγμένη μάζα τοῦ ἐκκρεμοῦς εἶναι m_o = 6,8 ± 0,05 kg (ἡ «m_o» συνδέεται μέ τήν ὁλική μάζα «m» τοῦ ἐκκρεμοῦς καί μέ τήν ἀπόσταση «d» μεταξύ τοῦ κέντρου βάρους τοῦ ἐκκρεμοῦς καί τοῦ ἄξονος περιστροφῆς του μέ τή σχέση

$$m_o = m\frac{d}{l}$$

2.4.2.2. Περιγραφή τῆς δοκιμῆς

2.4.2.2.1. Ἡ στερέωση τοῦ κατόπτρου ὁδηγήσεως στό ὑπόβαθρο πραγματοποιεῖται μέ τή μέθοδο πού ἔχει προβλέψει ὁ κατασκευαστής τῆς διατάξεως ἤ, κατά περίπτωση, ὁ κατασκευαστής τοῦ ὀχήματος.

2.4.2.2.2. Προσανατολισμός τοῦ κατόπτρου ὁδηγήσεως γιά τή δοκιμή.

2.4.2.2.2.1. Τά κάτοπτρα ὁδηγήσεως προσανατολίζονται, ἐπί τῆς διατάξεως δοκιμῆς τοῦ ἐκκρεμοῦς κατά τρόπο ὥστε οἱ ἄξονες, ὁ ὁριζόντιος καί ὁ κατακόρυφος ὅταν τό κάτοπτρο ὁδηγήσεως τοποθετεῖται στό ὄχημα σύμφωνα μέ τίς ὁδηγίες τοποθετήσεως πού προβλέπονται ἀπό τόν αἰτούντα, νά εἶναι αἰσθητῶς στήν ἴδια θέση.

2.4.2.2.2.2. Ὅταν τό κάτοπτρο ὁδηγήσεως εἶναι ρυθμιζόμενο σέ σχέση μέ τή βάση, ἡ δοκιμή πρέπει νά πραγματοποιηθεῖ στή θέση τήν πλέον δυσμενή γιά τήν ἐκτροπή, μέσα στά ὅρια ρυθμίσεως πού προβλέπονται ἀπό τόν αἰτούντα.

2.4.2.2.2.3. Ὅταν τό κάτοπτρο ὁδηγήσεως περιλαμβάνει μία διάταξη γιά τή ρύθμιση τῆς ἀποστάσεως ἀπό τή βάση, αὐτή πρέπει νά τίθεται στή θέση στήν ὁποία ἡ ἀπόσταση μεταξύ τῆς χοάνης καί τῆς βάσεως εἶναι ἡ μικρότερη.

2.4.2.2.2.4. Ὅταν ἡ κατοπτρική ἐπιφάνεια εἶναι κινητή ἐντός τῆς χοάνης πρέπει νά ἔχει ρυθμισθεῖ κατά τρόπο ὥστε ἡ πλέον ἀπομεμακρυσμένη ἀπό τό ὄχημα ἀνωτέρα γωνία νά εἶναι στήν πλέον προεξέχουσα θέση σέ σχέση μέ τή χοάνη.

2.4.2.2.3. Μέ ἐξαίρεση τήν περίπτωση τῆς δοκιμῆς 2 γιά ἐσωτερικά κάτοπτρα ὁδηγήσεως (βλέπε σημεῖο 2.4.2.2.6.1), ὅταν τό ἐκκρεμές εἶναι σέ κατακόρυφη θέση, τά ὁριζόντια καί διαμήκη κατακόρυφα ἐπίπεδα πού διέρχονται διά τοῦ κέντρου τῆς σφύρας πρέπει νά διέρχονται διά τοῦ κέντρου τοῦ κατόπτρου, ὅπως καθορίζεται στό σημεῖο 1.10. Ἡ διαμήκης κατεύθυνση ταλαντώσεως τοῦ ἐκκρεμοῦς πρέπει νά εἶναι παράλληλος πρός τό διάμηκες στό μέσο τοῦ ὀχήματος ἐπίπεδο.

2.4.2.2.4. Ὅταν, σύμφωνα μέ τίς συνθῆκες ρυθμίσεως πού προβλέπονται στά σημεῖα 2.4.2.2.1 καί 2.4.2.2.2, τμήματα τοῦ κατόπτρου ὁδηγήσεως περιορίζουν τήν ἐπιστροφή τῆς σφύρας, τό σημεῖο κρούσεως πρέπει νά μετατοπίζεται σέ μία κατεύθυνση κάθετη πρός τόν θεωρούμενο ἄξονα περιστροφῆς ἤ τόν διερχόμενο ἀπό τό σημεῖο περί τό ὁποῖο κινεῖται. Ἡ μετατόπιση αὐτή πρέπει νά εἶναι ἡ ἀπολύτως ἀναγκαία γιά τήν ἐκτέλεση τῆς δοκιμῆς. Πρέπει νά περιορίζεται κατά τέτοιο τρόπο ὥστε:

— εἴτε ἡ σφαίρα πού ὁριοθετεῖ τή σφύρα παραμένει τουλάχιστον ἐφαπτόμενη μέ τόν κύλινδρο πού ὁρίζεται στήν παράγραφο 2.1.4,
— εἴτε ἡ ἐπαφή τῆς σφύρας πραγματοποιεῖται σέ ἀπόσταση 10 mm τουλάχιστον ἀπό τήν περιφέρεια τῆς κατοπτρικῆς ἐπιφανείας.

2.4.2.2.5. Ἡ δοκιμή συνίσταται στή ρίψη τῆς σφύρας ἀπό ὕψος πού ἀντιστοιχεῖ σέ γωνία 60° τοῦ ἐκκρεμοῦς σέ σχέση μέ τήν κατακόρυφο, ἔτσι ὥστε ἡ σφύρα νά κτυπήσει τό κάτοπτρο ὁδηγήσεως τή στιγμή πού τό ἐκκρεμές φθάνει στήν κατακόρυφη θέση.

2.4.2.2.6. Τά κάτοπτρα ὁδηγήσεως πλήττονται ὑπό τίς ἀκόλουθες διαφορετικές συνθῆκες:

2.4.2.2.6.1. Ἐσωτερικά κάτοπτρα ὁδηγήσεως

— Δοκιμή 1: τό σημεῖο κρούσεως εἶναι αὐτό πού ὁρίζεται στό σημεῖο 2.4.2.2.3. Ἡ κρούση πρέπει νά γίνει ἔτσι ὥστε ἡ σφύρα νά κτυπήσει τό κάτοπτρο ὁδηγήσεως ἐπί τῆς κατοπτρικῆς ἐπιφανείας.
— Δοκιμή 2: στό χεῖλος τῆς χοάνης, ἔτσι ὥστε ἡ προκαλουμένη κρούση νά σχηματίζει γωνία 45° μέ τό ἐπίπεδο του κατόπτρου καί νά εὑρίσκεται στό ὁριζόντιο ἐπίπεδο πού διέρχεται ἀπό τό κέντρο τοῦ κατόπτρου. Ἡ κρούση ἔχει κατεύθυνση πρός τήν πλευρά τῆς κατοπτρικῆς ἐπιφανείας.

2.4.2.2.6.2. Ἐξωτερικά κάτοπτρα ὁδηγήσεως

— Δοκιμή 1: τό σημεῖο κρούσεως εἶναι αὐτό πού ὁρίζεται στά σημεῖα 2.4.2.2.3 ἤ 2.4.2.2.4. Ἡ σύγκρουση πρέπει νά γίνει ἔτσι ὥστε ἡ σφύρα νά κτυπήσει τό κάτοπτρο ὁδηγήσεως ἐπί τῆς κατοπτρικῆς ἐπιφανείας.
— Δοκιμή 2: τό σημεῖο κρούσεως εἶναι αὐτό πού ὁρίζεται στό σημεῖο 2.4.2.2.3 ἤ 2.4.2.2.4. Ἡ κρούση πρέπει νά γίνει ἔτσι ὥστε ἡ σφύρα νά κτυπήσει τό κάτοπτρο ὁδηγήσεως στήν πλευρά τήν ἀντίθετη πρός τήν κατοπτρική ἐπιφάνεια.

2.4.3. Δοκιμή κάμψεως ἐπί τῆς συνδεδεμένης μέ τό στέλεχος χοάνης:

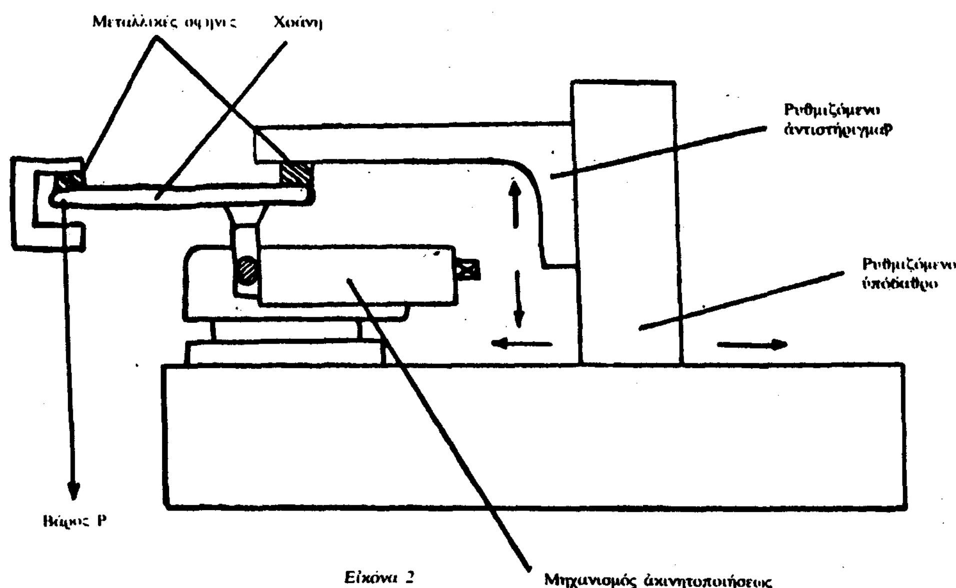
2.4.3.1. Περιγραφή τῆς δοκιμῆς:

Ἡ χοάνη τοποθετεῖται ὁριζοντίως ἐντός μιᾶς διατάξεως κατά τέτοιο τρόπο ὥστε νά εἶναι δυνατόν νά ἀκινητοποιηθοῦν στερεῶς τά τμήματα ρυθμίσεως τοῦ ὑποβάθρου στηρίξεως. Κατά τή φορά τῆς μεγαλύτερης διαστάσεως τῆς χοάνης, τό πλησιέστερο ἄκρο πρός τό σημεῖο στερεώσεως ἐπί τοῦ τμήματος ρυθμίσεως τοῦ ὑποβάθρου ἀκινητοποιεῖται δι' ἑνός ἀκάμπτου ἀντιστηρίγματος πλάτους 15 mm πού καλύπτει ὅλο τό πλάτος τῆς χοάνης.

Στό ἄλλο ἄκρο, ἕνα ἀντιστήριγμα ὅμοιο μέ αὐτό πού περιγράφεται ἀνωτέρω, τοποθετεῖται ἐπί τῆς χοάνης γιά νά ἐφαρμοσθεῖ ἐπ' αὐτοῦ τό προβλεπόμενο φορτίο δοκιμῆς, (εἰκόνα 2).

Ἐπιτρέπεται νά στερεωθεῖ τό ἄκρο τῆς χοάνης τό ἀντίθετο πρός αὐτό ἐπί τοῦ ὁποίου ἐφαρμόζεται ἡ δύναμη ἀντί ἁπλῶς νά συγκρατεῖται στή θέση του, ὅπως φαίνεται στήν εἰκόνα 2.

Παράδειγμα διατάξεως δοκιμῶν κάμψεως τῶν χοανῶν τῶν κατόπτρων ὁδηγήσεως.



Εἰκόνα 2

2.4.3.2. Τό φορτίο δοκιμῆς εἶναι 25 kg. Ἐφαρμόζεται ἐπί ἕνα λεπτό.

2.5. **Ἀποτελέσματα τῶν δοκιμῶν**

2.5.1. Στίς δοκιμές πού προβλέπονται στό σημεῖο 2.4.2, τό ἐκκρεμές πρέπει νά συνεχίζει τήν κίνησή του μετά τήν κρούση κατά τέτοιο τρόπο ὥστε ἡ προβολή τῆς λαμβανομένης ἀπό τόν βραχίονα θέσεως ἐπί τοῦ ἐπιπέδου ἐκτινάξεως νά σχηματίζει γωνία τουλάχιστον 20° μέ τήν κατακόρυφο.

Ἡ ἀκρίβεια τῆς μετρήσεως τῆς γωνία εἶναι ± 1°.

Ἡ προδιαγραφή αὐτή δέν ἐφαρμόζεται στά κάτοπτρα ὁδηγήσεως πού εἶναι προσκεκολλημένα στό ἀλεξίνεμο, γιά τά ὁποῖα πρέπει νά ἐφαρμόζεται, μετά τή δοκιμή, ἡ προδιαγραφή πού ὁρίζεται στό σημεῖο 2.5.2.

2.5.2. Κατά τή διάρκεια των δοκιμών πού προβλέπονται στό σημεῖο 2.4.2 γιά τά κάτοπτρα ὁδηγήσεως πού εἶναι προσκολλημένα στό ἀλεξίνεμο, στήν περίπτωση θραύσεως τοῦ ὑποθέτρου τοῦ κατόπτρου ὁδηγήσεως, τό ἐναπομένον τμῆμα δέν πρέπει νά προεξέχει σέ σχέση μέ τή βάση πλέον τοῦ 1 cm καί τό ἐναπομένον περίγραμμα μετά τήν δοκιμή πρέπει νά πληροῖ τούς ὅρους τοῦ σημείου 2.1.3.

2.5.3. Τό κάτοπτρο δέν πρέπει νά θραύεται κατά τή διάρκεια τῶν δοκιμῶν πού προβλέπονται στά σημεῖα 2.4.2 καί 2.4.3. Ἐν τούτοις, θραύση τοῦ κατόπτρου εἶναι ἀποδεκτή, ἄν πληροῦται ἕνας ἀπό τούς ἀκόλουθους ὅρους:

2.5.3.1. τά θραύσματα παραμένουν προσκολλημένα στό βάθος τῆς χοάνης ἤ σέ ἐπιφάνεια στερεά συνδεδεμένη στήν χοάνη. Ἐν τούτοις μερική ἀποκόλληση τῆς ὑάλου εἶναι ἐπιτρεπτή, ὑπό τόν ὅρο ὅτι δέν ὑπερβαίνει τά 2,5 mm ἑκατέρωθεν τῶν ρωγμῶν. Εἶναι ἐπιτρεπτό μικρά θραύσματα νά ἀποκολλῶνται ἀπό τήν ἐπιφάνεια τῆς ὑάλου στό σημεῖο κρούσεως

2.5.3.2. τό κάτοπτρο εἶναι ἐξ ὑάλου ἀσφαλείας.

2.6. **Προϋποθέσεις ἐπικυρώσεως ΕΟΚ καί σήμανση**

2.6.1. ***Αἴτηση ἐπικυρώσεως ΕΟΚ.***

2.6.1.1. Ἡ αἴτηση ἐπικυρώσεως ΕΟΚ ἑνός τύπου κατόπτρου ὁδηγήσεως ὑποβάλλεται ἀπό τόν κάτοχο τοῦ βιομηχανικοῦ ἤ ἐμπορικοῦ σήματος ἤ ἀπό τόν ἐντολοδόχο του.

2.6.1.2. Γιά κάθε τύπο κατόπτρου ὁδηγήσεως ἡ αἴτηση πρέπει νά συνοδεύεται ἀπό:

2.6.1.2.1. μία τεχνική περιγραφή, πού νά καθορίζει ἰδίως τόν ἤ τούς τύπους ὀχημάτων γιά τά ὁποῖα προορίζεται τό κάτοπτρο ὁδηγήσεως·

2.6.1.2.2. ἐπαρκῶς λεπτομερή σχέδια πού ἐπιτρέπουν τήν ἀναγνώριση τοῦ κατόπτρου ὁδηγήσεως καί τίς ὁδηγίες τοποθετήσεως: τά σχέδια πρέπει νά δείχνουν τήν προβλεπόμενη θέση γιά τό σῆμα ἐπικυρώσεως ΕΟΚ·

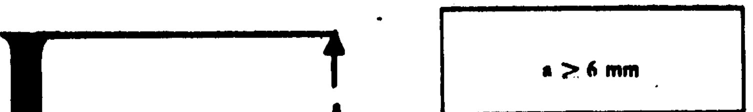
2.6.1.2.3. τέσσερα κάτοπτρα ὁδηγήσεως: τρία γιά τίς δοκιμές καί ἕνα πού θά παραμείνει στό ἐργαστήριο γιά ὁποιονδήποτε περαιτέρω ἔλεγχον ὁ ὁποῖος πιθανόν νά ἀποδειχθεῖ ἀναγκαῖος ἐν συνεχεία. Εἶναι δυνατό νά ἀπαιτηθοῦν καί ἄλλα δείγματα, ἐφόσον ζητηθοῦν ἀπό τό ἐργαστήριο.

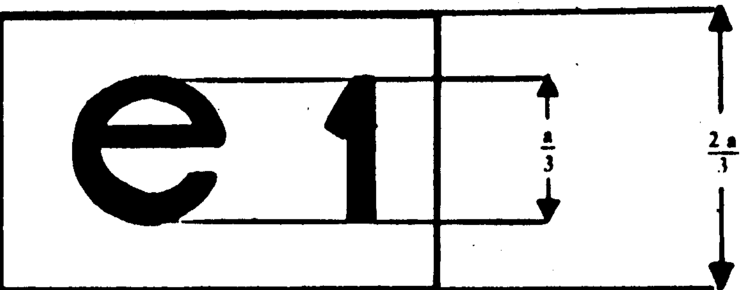
2.6.2. *Σῆμα ἐπικυρώσεως ΕΟΚ*

2.6.2.1. Τό σῆμα ἐπικυρώσεως ΕΟΚ ἀποτελεῖται ἀπό ἕνα ὀρθογώνιο στό ἐσωτερικό τοῦ ὁποίου τοποθετεῖται τό γράμμα «e» μικρό πού ἀκολουθεῖται ἀπό ἕναν ἀριθμό ἤ γράμματα ἐνδεικτικά τῆς χώρας πού ἐχορήγησε τήν ἐπικύρωση (1 γιά τή Γερμανία, 2 γιά τή Γαλλία, 3 γιά τήν Ἰταλία, 4 γιά τήν Ὀλλανδία, 6 γιά τό Βέλγιο, 11 γιά τό Ἡνωμένο Βασίλειο, 13 γιά τό Λουξεμβοῦργο, 18 γιά τή Δανία, IRL γιά τήν Ἰρλανδία και Ε για την Ελλάδα) καί ἀπό ἕναν ἀριθμό ἐπικυρώσεως τοποθετημένο πλησίον τοῦ ὀρθογωνίου. Ὁ ἀριθμός αὐτός ἀποτελεῖται ἀπό τόν ἀριθμό ἐπικυρώσεως ΕΟΚ πού ἀναγράφεται στό δελτίο πού συμπληρώνεται γιά τόν τύπο (βλέπε παράρτημα II), στόν ὁποῖο προτάσσονται δύο ψηφία πού δεικνύουν τόν αὔξοντα ἀριθμό τῆς πλέον προσφάτου τροποποιήσεως τῆς ὁδηγίας 71/127/ΕΟΚ τοῦ Συμβουλίου, κατά τήν ἡμέρα πού ἐχορηγήθη ἡ ἐπικύρωση ΕΟΚ. Ὁ αὔξων ἀριθμός καί ὁ ἀριθμός ἐπικυρώσεως πού ἀναγράφονται στό δελτίο χωρίζονται δι' ἑνός ἀστερίσκου. Γιά τήν παροῦσα ὁδηγία ὁ αὔξων ἀριθμός εἶναι τό 01.

2.6.2.2. Τό ἀνωτέρω ἀναφερόμενο σῆμα ἐπικυρώσεως (σύμβολο καί ἀριθμός) ἐναποτίθεται σ' ἕνα βασικό τμῆμα τοῦ κατόπτρου ὁδηγήσεως, κατά τρόπο ἀνεξίτηλο καί εὐανάγνωστο ἀκόμη καί ὅταν τό κάτοπτρο ὁδηγήσεως εἶναι τοποθετημένο ἐπί τοῦ ὀχήματος.

Παραδείγματα σημάτων ἐπικυρώσεως ΕΟΚ(1)

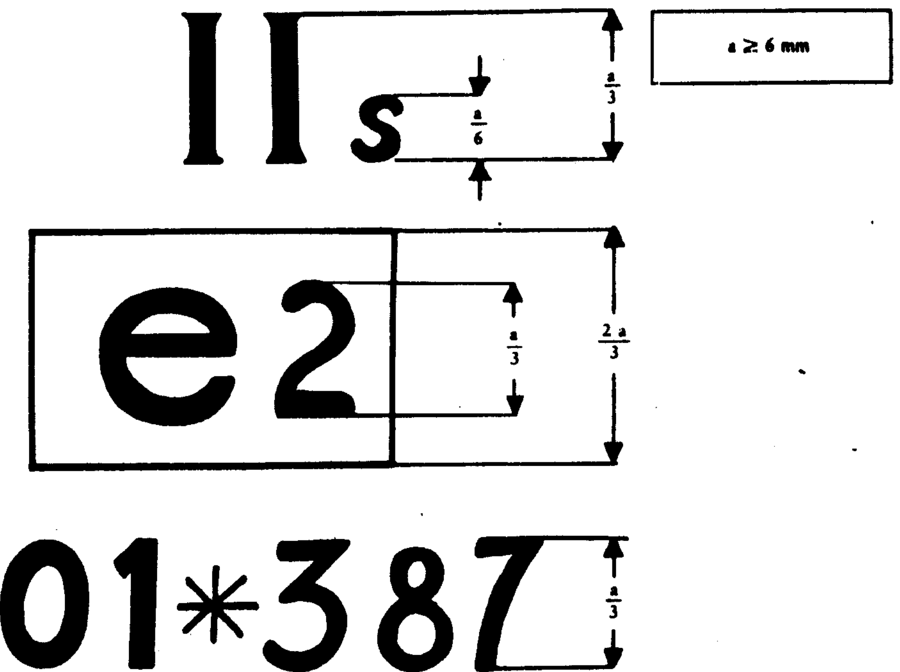






Ἐπεξήγηση

Ἡ διάταξη πού φέρει τό ἀνωτέρω σῆμα ἐπικυρώσεως ΕΟΚ εἶναι μία διάταξη τῆς κλάσεως I (ἐσωτερικό κάτοπτρο ὁδηγήσεως) ἐπικυρωμένη στή Γερμανία (e_1) μέ τόν ἀριθμό 01* 1471.



Ἐπεξήγηση

Ἡ διάταξη πού φέρει τό ἀνωτέρω σῆμα ἐπικυρώσεως ΕΟΚ εἶναι μία διάταξη τῆς κλάσεως II (πρόσθετο ἐξωτερικό κάτοπτρο ὁδηγήσεως) ἐπικυρωμένη στή Γαλλία (e 2) μέ τόν ἀριθμό 01* 387.

3. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΕΩΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

3.1. Γενικότητες

3.1.1. Κάθε κάτοπτρο ὁδηγήσεως πρέπει νά εἶναι στερεωμένο κατά τέτοιο τρόπο ὥστε νά μή μετακινεῖται κατά τρόπο πού νά μεταβάλλει αἰσθητῶς τό ὀπτικό πεδίο, ὅπως αὐτό μετρεῖται, ἤ πού νά μή δονεῖται σέ βαθμό ὥστε ὁ ὁδηγός θά παρερμήνευε τή φύση τοῦ λαμβανομένου εἰδώλου.

3.1.1.1. Οἱ συνθῆκες τοῦ σημείου 3.1.1 πρέπει νά διατηροῦνται ὅταν τό ὄχημα κινεῖται σέ ταχύτητες μέχρι τοῦ 80% τῆς μεγίστης προβλεπομένης ταχύτητος, ἀλλά ὄχι ἄνω τῶν 150 km/h.

3.1.2. Τά ἐξωτερικά κάτοπτρα ὁδηγήσεως τά τοποθετημένα σέ ὀχήματα τῶν κατηγοριῶν M_2, M_3, N_2 καί N_3 πρέπει νά εἶναι τῆς κλάσεως II καί αὐτά πού εἶναι τοποθετημένα ἐπί ὀχημάτων τῶν κατηγοριῶν M_1 καί N_1 πρέπει νά εἶναι τῶν κλάσεων II ἤ III.

3.2. Ἀριθμός καί θέση

3.2.1. Τά κάτοπτρα ὁδηγήσεως πρέπει νά τοποθετοῦνται ἔτσι ὥστε νά ἐπιτρέπουν στόν ὁδηγό, ὅταν κάθεται ἐπί τοῦ καθίσματός του σέ κανονική στάση ὁδηγήσεως, νά ἐλέγχει τήν ὁδό πρός τά ὄπισθεν τοῦ ὀχήματος.

3.2.2. Κάθε ὄχημα τῶν κατηγοριῶν M_1 καί N_1 πρέπει νά φέρει ἕνα ἐσωτερικό καί ἕνα ἐξωτερικό κάτοπτρο ὁδηγήσεως. Τό ἐξωτερικό κάτοπτρο ὁδηγήσεως πρέπει νά τοποθετεῖται στήν ἀριστερή πλευρά τοῦ ὀχήματος στά Κράτη Μέλη στά ὁποῖα ἡ κυκλοφορία γίνεται στά δεξιά καί στή δεξιά πλευρά τοῦ ὀχήματος στά Κράτη Μέλη στά ὁποῖα ἡ κυκλοφορία γίνεται στά ἀριστερά.

(1) Οἱ ἀναφερόμενοι ἀριθμοί στό σκαρίφημα δίδονται ἐνδεικτικά μόνο.

3.2.2.1 Όταν τό έσωτερικό κάτοπτρο όδηγήσεως δέν πληροί τίς προδιαγραφές πού όρίζονται στό σημείο 3.4.2, ένα πρόσθετο έξωτερικό κάτοπτρο όδηγήσεως πρέπει νά τοποθετείται στό όχημα. Τό κάτοπτρο αύτό πρέπει νά τοποθετείται στή δεξιά πλευρά τοῦ όχήματος στά Κράτη Μέλη στά όποία ή κυκλοφορία γίνεται στά άριστερά του δρόμου καί στήν άριστερή πλευρά τοῦ όχήματος στά Κράτη Μέλη στά όποία ή κυκλοφορία γίνεται στά δεξιά.

3.2.2.2 Έάν τό έσωτερικό κάτοπτρο όδηγήσεως δέν έξασφαλίζει καμμιά όρατότητα πρός τά όπισθεν, ή παρουσία του δέν άπαιτείται.

3.2.3. Κάθε όχημα τῶν κατηγοριῶν M_2, M_3, N_2 καί N_3 πρέπει νά φέρει δύο έξωτερικά κάτοπτρα όδηγήσεως, ένα γιά κάθε πλευρά τοῦ όχήματος.

3.2.4. Τά έξωτερικά κάτοπτρα όδηγήσεως, πρέπει νά είναι όρατά διά μέσου τῶν πλευρικῶν ύαλοπινάκων ή διά μέσου τοῦ τμήματος τοῦ άλεξινέμου τό όποίο σαρώνεται άπό τόν ύαλοκαθαριστήρα. Ή διάταξη αύτή δέν έφαρμόζεται στά έξωτερικά κάτοπτρα όδηγήσεως πού τοποθετοῦνται στή δεξιά πλευρά τῶν όχημάτων τῶν κατηγοριῶν M_2 καί M_3 στά Κράτη Μέλη στά όποία ή κυκλοφορία γίνεται στά δεξιά καί στήν άριστερή πλευρά τῶν όχημάτων τῶν ίδίων κατηγοριῶν στά Κράτη Μέλη στά όποία ή κυκλοφορία γίνεται στά άριστερά.

3.2.5. Γιά κάθε όχημα τό όποίο κατά τή διάρκεια των δοκιμῶν μετρήσεως τοῦ όπτικοῦ πεδίου έχει τή μορφή πλαίσιο/θάλαμος, τά έλάχιστα καί μέγιστα πλάτη τοῦ άμαξώματος πρέπει νά καθορίζονται άπό τόν κατασκευαστή καί, κατά περίπτωση, νά υποκαθιστουνται μέ τεχνητά τοιχώματα. Όλες οί διαμορφώσεις τοῦ όχήματος καί τῶν κατόπτρων οί όποίες λαμβάνονται ύπόψη κατά τή διάρκεια τῶν δοκιμῶν πρέπει νά άναφέρονται στό δελτίο έπικυρώσεως.

3.2.6. Ή χρήση ένός κατόπτρου μέ δύο έπίπεδα ή διπλοῦ δέν έπιτρέπεται άν τά δύο έπίπεδα είναι άναγκαία γιά νά πληροῦνται οί σχετικές μέ τό όπτικό πεδίο προδιαγραφές. Έν τούτοις, άν τό κυρίως κάτοπτρο πληροί όλες τίς άπαιτήσεις γιά ένα κάτοπτρο κλάσεως II ή III, είναι άποδεκτό. Τό βοηθητικό κάτοπτρο θά ληφθεί ύπόψη κατά τόν καθορισμό τοῦ ΰψους άπό τό έδαφος καί τῆς προεξοχῆς σύμφωνα μέ τό σημείο 3.2.10. Τό περίγραμμα τοῦ βοηθητικοῦ κατόπτρου πρέπει έπίσης νά πληροί τίς προδιαγραφές πού έξειδικεύονται στό σημείο 2.1.2.

3.2.7. Τό προδιαγραφόμενο έξωτερικό κάτοπτρο όδηγήσεως στήν πλευρά τοῦ όδηγοῦ τοῦ όχήματος πρέπει νά είναι τοποθετημένο κατά τρόπο ώστε ή γωνία μεταξύ τοῦ διαμήκους κατακορύφου στό μέσο τοῦ όχήματος έπιπέδου καί τοῦ κατακορύφου έπιπέδου πού διέρχεται διά τοῦ κέντρου τοῦ κατόπτρου όδηγήσεως καί διά τοῦ μέσου τοῦ εύθυγράμμου τμήματος τῶν 65 mm τό όποίο ένώνει τά δύο προσοφθάλμια σημεία τοῦ όδηγοῦ νά μήν είναι μεγαλύτερα τῶν 55°.

3.2.8. Τό κάτοπτρο όδηγήσεως σέ σχέση μέ τό έξωτερικό περίγραμμα τοῦ όχήματος δέν πρέπει νά προεξέχει αίσθητά περισσότερο άπό αύτό πού είναι άναγκαίο γιά νά τηροῦνται τά προδιαγεγραμμένα στό σημείο 3.4 όπτικά πεδία.

3.2.9. Όταν τό κατώτερο άκρο ένός έξωτερικοῦ κατόπτρου όδηγήσεως εύρίσκεται σέ άπόσταση μικρότερη τῶν 2 m άνω τοῦ έδάφους, όταν τό όχημα είναι φορτωμένο, αύτό τό κάτοπτρο όδηγήσεως δέν πρέπει νά προεξέχει πλέον τῶν 0,20 m σέ σχέση μέ τό άκρο τοῦ πλάτους άπ' άκρου σέ άκρο τοῦ όχήματος πού δέν είναι έξοπλισμένο μέ τό κάτοπτρο όδηγήσεως.

3.2.10. Ύπό τίς συνθῆκες πού άναφέρονται στά σημεία 3.2.8 καί 3.2.9, τά κάτοπτρα όδηγήσεως μποροῦν νά προεξέχουν άπό τά μέγιστα έπιτρεπόμενα πλάτη τῶν όχημάτων.

3.3. **Ρύθμιση**

3.3.1 Τό έσωτερικό κάτοπτρο όδηγήσεως πρέπει νά δύναται νά ρυθμισθεί άπό τόν όδηγό άπό τήν θέση όδηγήσεως.

3.3.2 Τό έξωτερικό κάτοπτρο όδηγήσεως τό όποίο είναι τοποθετημένο στήν πλευρά τοῦ όδηγοῦ πρέπει νά δύναται νά ρυθμισθεί άπό τό έσωτερικό τοῦ όχήματος, όταν ή θύρα είναι κλειστή, άν καί ό ύαλοπίνακας δύναται νά είναι άνοικτός. Έν τούτοις, ή σταθεροποίηση είναι δυνατό νά γίνεται άπό τό έξωτερικό.

3.3.3. Δέν ύπάγονται στίς προδιαγραφές τοῦ σημείου 3.3.2 τά έξωτερικά κάτοπτρα όδηγήσεως τά όποία, άφοῦ άναδιπλωθοῦν ύπό τήν ένέργεια μιᾶς ώθήσεως, δύνανται νά έπανέλθουν στήν προηγούμενη θέση τους χωρίς ρύθμιση.

3.4 **Όπτικό πεδίο**

3.4.1. *Γενικότητες*
Τά όπτικά πεδία πού όρίζονται κατωτέρω πρέπει νά λαμβάνονται διά άμφιοφθάλμιου όράσεως, τῶν όφθαλμῶν ταυτιζομένων μέ τά «προσοφθάλμια σημεία τοῦ όδηγοῦ» όπως όρίζονται στό σημείο 1.12. Τά όπτικά πεδία καθορίζονται όταν τό όχημα είναι σέ έτοιμότητα κινήσεως όπως όρίζεται στό σημείο 2.6. τοῦ παραρτήματος I τῆς όδηγίας 70/156/ΕΟΚ καί μεταφέρει έναν έπιβάτη στό έμπρόσθιο κάθισμα, βάρους 75kg ± 1%. Πρέπει νά λαμβάνονται διά μέσου τῶν ύαλοπινάκων τῶν όποίων ό όλικός συντελεστής μεταδόσεως τοῦ φωτός είναι τουλάχιστον 70%, μετρούμενος καθέτως πρός την έπιφάνεια.

3.4.2. *Έσωτερικό κάτοπτρο όδηγήσεως*
Τό όπτικό πεδίο πρέπει νά είναι τέτοιο ώστε ό όδηγός νά δύναται νά βλέπει τουλάχιστον ένα τμῆμα έπιπέδου καί όριζοντίας όδοῦ κεντρωμένο στό διάμηκες κατακόρυφο στό μέσο τοῦ όχήματος έπίπεδο, άπό τοῦ όρίζοντος έως μία άπόσταση 60 m όπισθεν τῶν προσοφθαλμίων σημείων καί σέ πλάτος 20 m (είκόνα 3).

3.4.2.1. Είναι έπιτρεπτή έλάττωση τοῦ όπτικοῦ πεδίου όφειλομένη στήν παρουσία προσκεφάλου καί διατάξεων, όπως κυρίως σκιάδιο, όπίσθιος ύαλοκαθαριστήρας καί στοιχεία θερμάνσεως, ύπό τόν όρο ότι δέν άποκρύβουν πλέον τοῦ 15% τοῦ προδιαγραφομένου όπτικοῦ πεδίου όταν προβάλλονται έπί κατακορύφου έπιπέδου καθέτου στό διάμηκες στό μέσο τοῦ όχήματος έπίπεδο.

3.4.3. *Άριστερό έξωτερικό κάτοπτρο όδηγήσεως, γιά όχήματα κινούμενα στό δεξιό τῆς όδοῦ καί δεξιό έξωτερικό κάτοπτρο όδηγήσεως, γιά όχήματα κινούμενα στό άριστερό τῆς όδοῦ.*

3.4.3.1. Τό όπτικό πεδίο πρέπει νά είναι τέτοιο ώστε ό όδηγός νά δύναται νά βλέπει τουλάχιστον ένα τμῆμα έπιπέδου καί όριζοντίας όδοῦ πλάτους 2,50 m, τό όποίο περιορίζεται έκ δεξιῶν (γιά όχήματα πού κινοῦνται στά δεξιά), ή έξ άριστερῶν (γιά όχήματα πού κινοῦνται στά άριστερά) άπό τό έπίπεδο τό παράλληλο πρός τό διάμηκες κατακόρυφο στό μέσο τοῦ όχήματος έπίπεδο καί τό όποίο διέρχεται άπό τό άριστερό άκρο (γιά όχήματα πού κινοῦνται στά δεξιά) ή άπό τό δεξιό άκρο (γιά όχήματα πού κινοῦνται στά άριστερά) τοῦ πλάτους άπ' άκρου σέ άκρο, καί πού έκτείνεται άπό 10 m όπισθεν τῶν προσοφθαλμίων σημείων τοῦ όδηγοῦ μέχρι τόν όρίζοντα (είκόνα 4).

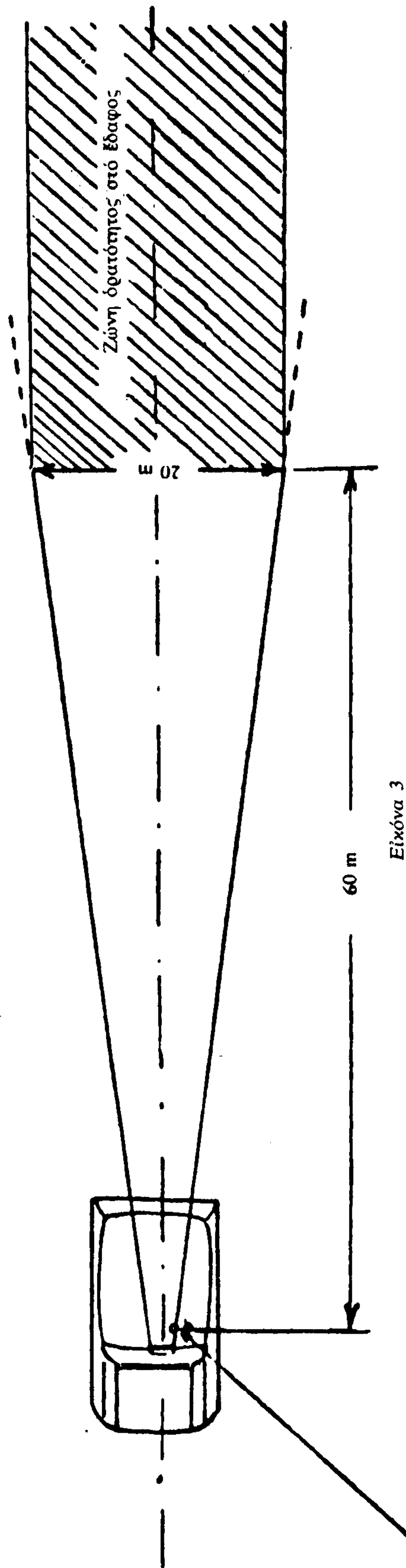
3.4.4. *Δεξιό έξωτερικό κάτοπτρο όδηγήσεως, γιά όχήματα πού κινοῦνται στά δεξιά καί άριστερό έξωτερικό κάτοπτρο όδηγήσεως, γιά όχήματα πού κινοῦνται στά άριστερά.*

3.4.4.1. Τό όπτικό πεδίο πρέπει νά είναι τέτοιο ώστε ό όδηγός νά δύναται νά βλέπει τουλάχιστον ένα τμῆμα έπιπέδου καί όριζοντίας όδοῦ πλάτους 3,50 m, τό όποίο περιορίζεται έξ άριστερῶν (γιά όχήματα πού κινοῦνται στά δεξιά), ή έκ δεξιῶν (γιά όχήματα πού κινοῦνται στά άριστερά) άπό τό έπίπεδο τό παράλληλο πρός τό διάμηκες κατακόρυφο στό μέσο τοῦ όχήματος έπίπεδο καί τό όποίο διέρχεται άπό τό δεξιό άκρο (γιά όχήματα πού κινοῦνται στά δεξιά) ή άπό τό άριστερό άκρο (γιά όχήματα πού κινοῦνται στά άριστερά) τοῦ πλάτους άπ' άκρου σέ άκρο καί πού έκτείνεται άπό 30 m όπισθεν τῶν προσοφθαλμίων σημείων τοῦ όδηγοῦ μέχρι τόν όρίζοντα.

3.4.4.2. Έξ άλλου, ό όδηγός πρέπει νά δύναται νά άρχίζει νά βλέπει τήν όδό σέ πλάτος 0,75 m έκείθεν τῶν 4 m όπισθεν τοῦ κατακορύφου έπιπέδου πού διέρχεται άπό τά προσοφθάλμια σημεία τοῦ όδηγοῦ (είκόνα 4).

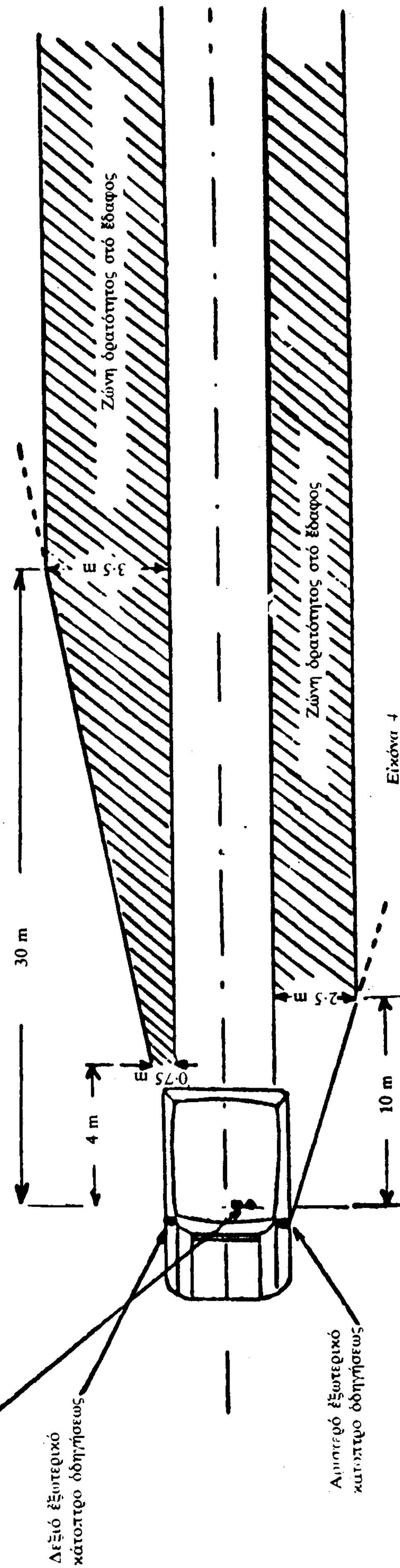
3.4.5. Έμπόδια
Στά προδιαγραφόμενα άνωτέρω όπτικά πεδία, δέν λαμβάνονται ύπόψη έμπόδια τά όποία προκαλοῦνται άπό τίς χειρολαβές θυρῶν, τούς φανούς όγκων, τούς δείκτες πορείας, τά άκρα τῶν όπισθίων προφυλακτήρων ώς έπίσης καί τά έμπόδια πού όφείλονται στό άμάξωμα ή πού όμοιάζουν πρός αύτά πού προκαλοῦνται άπό τά άνωτέρω άναφερθέντα στοιχεία.

3.4.6. *Διαδικασία δοκιμῆς*
Τό όπτικό πεδίο καθορίζεται διά τῆς τοποθετήσεως ίσχυρῶν φωτεινῶν πηγῶν στά προσοφθάλμια σημεία καί δι' έλέγχου τοῦ άνακλωμένου φωτός έπί κατακορύφου πετάσματος έλέγχου. Άλλες ίσοδύναμες μέθοδοι είναι δυνατό νά χρησιμοποιοῦνται.



Ἐσωτερικό κάτοπτρο ὁδηγήσεως

Εἰκόνα 3



Ἐξωτερικά κάτοπτρα ὁδηγήσεως
Παράδειγμα σχήματος κινουμένου στά δεξιά

Εἰκόνα 4

Συμπληρωματικό παράρτημα 1

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΑΚΤΙΝΟΣ ΚΑΜΠΥΛΟΤΗΤΟΣ «r» ΤΗΣ ΚΑΤΟΠΤΡΙΚΗΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ ΤΟΥ ΚΑΤΟΠΤΡΟΥ

1. **ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ**

1.1. **Σύνολο συσκευῶν**
Χρησιμοποιεῖται ἡ συσκευή πού ὀνομάζεται «σφαιρόμετρο» καί περιγράφεται στήν εἰκόνα 1.

1.2. **Σημεῖα μετρήσεως**

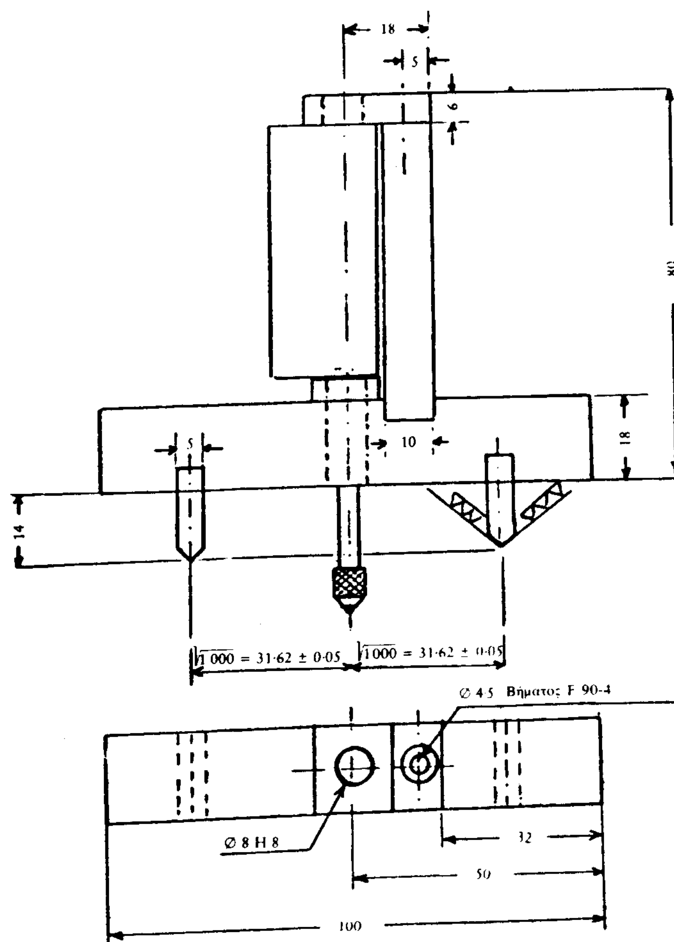
1.2.1. Ἡ μέτρηση τῶν κυρίων ἀκτίνων καμπυλότητος πραγματοποιεῖται σέ τρία σημεῖα εὑρισκόμενα ὅσο τό δυνατόν πλησιέστερον στίς θέσεις τοῦ ἑνός τρίτου, τοῦ ἡμίσεως καί τῶν δύο τρίτων τοῦ τόξου τῆς κατοπτρικῆς ἐπιφανείας πού διέρχεται διά τοῦ κέντρου τοῦ κατόπτρου καί πού εἶναι παράλληλο τοῦ τμήματος 6, ἤ τοῦ τόξου πού διέρχεται διά τοῦ κέντρου τοῦ κατόπτρου καί πού εἶναι κάθετο σ' αὐτό ἄν τό τόξο αὐτό εἶναι τό μεγαλύτερο.

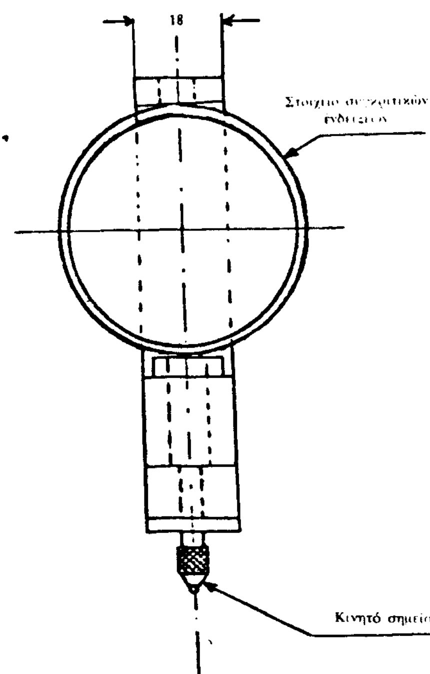
1.2.2. Πάντως, ἄν οἱ διαστάσεις τοῦ κατόπτρου καθιστοῦν ἀδύνατες τίς μετρήσεις στίς κατευθύνσεις πού καθορίζονται στό σημεῖο 1.8 τοῦ παραρτήματος I, οἱ τεχνικές ὑπηρεσίες οἱ ἐπιφορτισμένες μέ τίς δοκιμές δύνανται νά προβαίνουν σέ μετρήσεις στό ὑπόψη σημεῖο σέ δύο κάθετες διευθύνσεις ὅσο τό δυνατόν πλησιέστερες πρός αὐτές πού προδιαγράφονται ἀνωτέρω.

2. **ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΚΤΙΝΟΣ ΚΑΜΠΥΛΟΤΗΤΟΣ (r)**
το «r», ἐκφραζόμενο σέ mm ὑπολογίζεται ἀπό τόν τύπο:

$$r = \frac{r_{p1} + r_{p2} + r_{p3}}{3}$$

ὅπου:
r_{p1} ἡ ἀκτίνα καμπυλότητος στό πρῶτο σημεῖο μετρήσεως,
r_{p2} ἡ ἀκτίνα καμπυλότητος στό δεύτερο σημεῖο μετρήσεως,
r_{p3} ἡ ἀκτίνα καμπυλότητος στό τρίτο σημεῖο μετρήσεως





[∇]

Εἰκόνα 1

Συμπληρωματικό παράρτημα 2

ΜΕΘΟΔΟΣ ΔΟΚΙΜΗΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΑΝΑΚΛΑΣΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ

1 ΟΡΙΣΜΟΙ

1.1 Πρότυπο φωτεινό σῆμα CIE A(1): χρωματομετρικό φωτεινό σῆμα πού ἀντιπροσωπεύει τό μέλαν σῶμα σέ T_{68} = 2855,6 kelvins.

1.2 Πρότυπη πηγή CIE A(1): λυχνία ἀερίου μέ νῆμα βολφραμίου πού λειτουργεῖ σέ θερμοκρασία χρώματος κατά προσέγγιση T_{68}=2855,6 kelvins.

1.3 Παρατηρητής χρωματομετρικῆς ἀναφορᾶς CIE 1931(1): δέκτης ἀκτινοβολίας τοῦ ὁποίου τά χρωματομετρικά χαρακτηριστικά ἀντιστοιχοῦν πρός τίς τριχρωματικές φασματικές συνιστῶσες x(λ), υ(λ), ζ(λ) (βλέπε πίνακα).

1.4 Τριχρωματικές φασματικές συνιστῶσες CIE: τριχρωματικές συνιστῶσες στό σύστημα CIE (XYZ), τῶν μονοχρωματικῶν στοιχείων ἑνός φάσματος ἴσης ἐνεργείας.

1.5 Φωτοπική ὅραση»(1): ὅραση τοῦ κανονικοῦ ὀφθαλμοῦ ὅταν εἶναι προσαρμοσμένος σέ ἐπίπεδα φωτισμοῦ τουλάχιστον ἀρκετῶν candelas ἀνά τετραγωνικό μέτρο.

2 ΣΥΝΟΛΟ ΣΥΣΚΕΥΩΝ

2.1. **Γενικότητες**

Τό σύνολο συσκευῶν πρέπει νά συνίσταται ἀπό μία φωτεινή πηγή, ἕνα ὑποστήριγμα γιά τό δεῖγμα, ἕνα δέκτη φωτοηλεκτρικοῦ κύτταρου καί ἕνα δείκτη (βλέπε εἰκόνα 1), καθώς καί ἀπό τά ἀπαραίτητα μέσα γιά τήν ἐξάλειψη τῶν φαινομένων τοῦ ἐξωτερικοῦ φωτός. Ὁ δέκτης δύναται νά ἔχει ἐνσωματωμένη μία σφαίρα τοῦ Ulbricht γιά νά διευκολύνει τήν μέτρηση τῶν συντελεστῶν ἀνακλάσεως τῶν μή ἐπιπέδων (κυρτῶν) κατόπτρων ὁδηγήσεως (βλέπε εἰκόνα 2).

2.2 **Φασματικά χαρακτηριστικά τῆς φωτεινῆς πηγῆς καί τοῦ δέκτου.**

Ἡ φωτεινή πηγή πρέπει νά εἶναι μία πρότυπη πηγή CIE A συνδεδεμένη μέ ἕνα ὀπτικό σύστημα πού ἐπιτρέπει τήν ἐπίτευξη μίας δέσμης φωτεινῶν ἀκτίνων σχεδόν παραλλήλων. Συνιστᾶται νά προβλέπεται ἕνας σταθεροποιητής τάσεως γιά νά διατηρεῖται σταθερή ἡ τάση τοῦ λαμπτῆρος καθ' ὅλη τή διάρκεια λειτουργίας τῆς συσκευῆς.

Ὁ δέκτης πρέπει νά περιλαμβάνει ἕνα φωτοηλεκτρικό κύτταρο τοῦ ὁποίου ἡ φασματική ἀπόκριση εἶναι ἀνάλογη πρός τήν λειτουργία τῆς φωτοοπτικῆς φωτεινότητος τοῦ παρατηρητοῦ χρωματομετρικῆς ἀναφορᾶς CIE (1931) (βλέπε πίνακα). Ὁποιοσδήποτε ἄλλος συνδυασμός φωτεινοῦ σήματος-φίλτρου-δέκτου πού νά δίνει ἕνα συνολικό ἰσοδύναμο πρός τό πρότυπο φωτεινό σῆμα CIE A καί τήν φωτοοπτική ὅραση δύναται ἐπίσης νά χρησιμοποιεῖται. Ἄν ὁ δέκτης φέρει μία σφαῖρα τοῦ Ulbricht, ἡ ἐσωτερική ἐπιφάνεια τῆς σφαίρας πρέπει νά ἐπικαλύπτεται μέ στρῶμα χρώματος λευκοῦ μάτ (διακεχυμένου) καί μή ἐκλεκτικοῦ φασματικῶς.

2.3. **Γεωμετρικές συνθῆκες**

Ἡ δέσμη τῶν ἀκτίνων προσπτώσεως πρέπει, κατά προτίμηση, νά σχηματίζει γωνία (θ) 0,44 ± 0,09 rad (25 ± 5°) μέ τήν κάθετο στήν ἐπιφάνεια δοκιμῆς. Ἡ γωνία αὐτή δέν πρέπει νά ὑπερβαίνει, πάντως, τό ἀνώτατο ὅριο ἀνοχῆς, δηλαδή τά 0,53 rad ἤ τίς 30°. Ὁ ἄξονας τοῦ δέκτη πρέπει νά σχηματίζει γωνία (θ) μέ αὐτή τήν κάθετο ἴση πρός αὐτή τῆς δέσμης τῶν ἀκτίνων προσπτώσεως (βλέπε εἰκόνα 1). Κατά τήν ἄφιξή της στήν ἐπιφάνεια δοκιμῆς, ἡ δέσμη προσπτώσεως, πρέπει νά ἔχει διάμετρο τουλάχιστον 19 mm. Ἡ ἀνακλωμένη δέσμη δέν πρέπει νά εἶναι περισσότερο εὐρεῖα ἀπό τήν εὐαίσθητη ἐπιφάνεια τοῦ φωτοηλεκτρικοῦ κυττάρου, δέν πρέπει νά καλύπτει ὀλιγότερο ἀπό τό 50% τῆς ἐπιφανείας αὐτῆς καί πρέπει, ἄν εἶναι δυνατό, νά καλύπτει τό ἴδιο τμῆμα ἐπιφανείας μέ τήν δέσμη πού χρησιμοποιήθηκε γιά τή βαθμονόμηση τοῦ ὀργάνου.

Ἄν ὁ δέκτης περιλαμβάνει μία σφαῖρα τοῦ Ulbricht, αὐτή πρέπει νά ἔχει ἐλάχιστη διάμετρο 127 mm. Τά ἀνοίγματα στά τοιχώματα τῆς σφαίρας γιά τό δεῖγμα καί τή δέσμη προσπτώσεως πρέπει νά εἶναι ἐπαρκοῦς μεγέθους γιά νά ἐπιτρέπουν νά διέρχονται ἐξ ὁλοκλήρου οἱ φωτεινές δέσμες προσπτώσεως καί ἀνακλάσεως. Τό φωτοηλεκτρικό κύτταρο πρέπει νά εἶναι τοποθετημένο μέ τέτοιο τρόπο ὥστε νά μή δέχεται ἀπ' εὐθείας τό φῶς τῆς δέσμης προσπτώσεως ἤ τῆς δέσμης ἀνακλάσεως.

2.4 **Ἠλεκτρικά χαρακτηριστικά τῆς μονάδος φωτοηλεκτρικοῦ κυττάρου-δείκτη**

Ἡ ἰσχύς τοῦ φωτοηλεκτρικοῦ κυττάρου πού εἶναι σημειωμένη στό δείκτη πρέπει νά εἶναι μια γραμμική συνάρτηση τῆς φωτεινῆς ἐντάσεως τῆς φωτοευαίσθητης ἐπιφανείας, πρέπει νά προβλέπονται μέσα (ἠλεκτρικά ἤ ὀπτικά ἤ καί τά δύο) γιά νά διευκολύνονται οἱ μηδενισμοί καί οἱ ρυθμίσεις βαθμονομήσεως. Τά μέσα αὐτά δέν πρέπει νά ἐπηρεάζουν τήν γραμμικότητα ἤ τά φασματικά χαρακτηριστικά τοῦ ὀργάνου. Ἡ ἀκρίβεια τοῦ συνόλου δέκτης-δείκτου πρέπει νά εἶναι ± 2% τῆς πλήρους κλίμακος ἤ ± 10% τῆς μικροτέρας μετρουμένης τιμῆς.

2.5 **Υποστήριγμα τοῦ δείγματος**

Ὁ μηχανισμός πρέπει νά ἐπιτρέπει τήν τοποθέτηση τοῦ δείγματος μέ τέτοιο τρόπο ὥστε ὁ ἄξονας τοῦ βραχίονα τῆς πηγῆς καί αὐτός τοῦ βραχίονα τοῦ δέκτου νά διασταυρώνονται στό ἐπίπεδο τῆς κατοπτρικῆς ἐπιφανείας. Αὐτή ἡ κατοπτρική ἐπιφάνεια δύναται νά εὑρίσκεται στό ἐσωτερικό ἤ σέ μία ἀπό τίς δύο πλευρές τοῦ δείγματος τοῦ κατόπτρου ὁδηγήσεως, ἀνάλογα μέ τό ἄν εἶναι κάτοπτρο ὁδηγήσεως πρώτης ἐπιφανείας, δευτέρας ἐπιφανείας ἤ πρισματικό τύπου «flip».

3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

3.1 **Μέθοδος ἀμέσου βαθμονομήσεως**

Στην μέθοδο τῆς ἀμέσου βαθμονομήσεως, ὡς πρότυπο δεῖγμα ἀναφορᾶς χρησιμοποιεῖται ὁ ἀέρας. Αὐτή ἡ μέθοδος ἐφαρμόζεται γιά τά ὄργανα αὐτά πού εἶναι κατασκευασμένα μέ τέτοιο τρόπο ὥστε νά ἐπιτρέπουν μία βαθμονόμηση 100% τῆς κλίμακος δι' ἀμέσου προσανατολισμοῦ τοῦ δέκτου ἐντός τοῦ ἄξονα τῆς φωτεινῆς πηγῆς (βλέπε εἰκόνα 1).

Αὐτή ἡ μέθοδος ἐπιτρέπει σέ ὁρισμένες περιπτώσεις (γιά τήν μέτρηση, παραδείγματος χάρη, ἐπιφανειῶν χαμηλῆς ἀνακλαστικῆς ἱκανότητος) νά λαμβάνεται ἕνα ἐνδιάμεσο σημεῖο βαθμονομήσεως (μεταξύ 0 καί 100% τῆς κλίμακος). Στίς περιπτώσεις αὐτές, ἕνα φίλτρο οὐδετέρας πυκνότητος καί γνωστοῦ συντελεστοῦ μεταδόσεως πρέπει νά παρεμβάλλεται στήν ὀπτική τροχιά καί νά ρυθμίζεται τό σύστημα βαθμονομήσεως ἕως ὅτου ὁ δείκτης νά σημειώνει τό ἐπί τοῖς ἑκατό ποσοστό τῆς μεταδόσεως πού ἀντιστοιχεῖ στό φίλτρο οὐδετέρας πυκνότητος. Τό φίλτρο αὐτό πρέπει νά ἀφαιρεῖται πρίν νά πραγματοποιηθοῦν οἱ μετρήσεις ἀνακλαστικῆς ἱκανότητος.

3.2. **Μέθοδος ἐμμέσου βαθμονομήσεως**

Ἡ μέθοδος ἐμμέσου βαθμονομήσεως ἐφαρμόζεται στά ὄργανα μέ πηγή καί δέκτη καθορισμένης γεωμετρικῆς μορφῆς. Ἀπαιτεῖ ἕνα πρότυπο δεῖγμα ἀνακλάσεως καταλλήλως βαθμονομημένο καί συντηρημένο. Αὐτό τό πρότυπο δεῖγμα θά εἶναι κατά προτίμηση ἕνα ἐπίπεδο κάτοπτρο ὁδηγήσεως τοῦ ὁποίου ὁ συντελεστής ἀνακλάσεως εἶναι ὅσο τό δυνατόν πλησιέστερος πρός αὐτόν τῶν δοκιμαζομένων δειγμάτων.

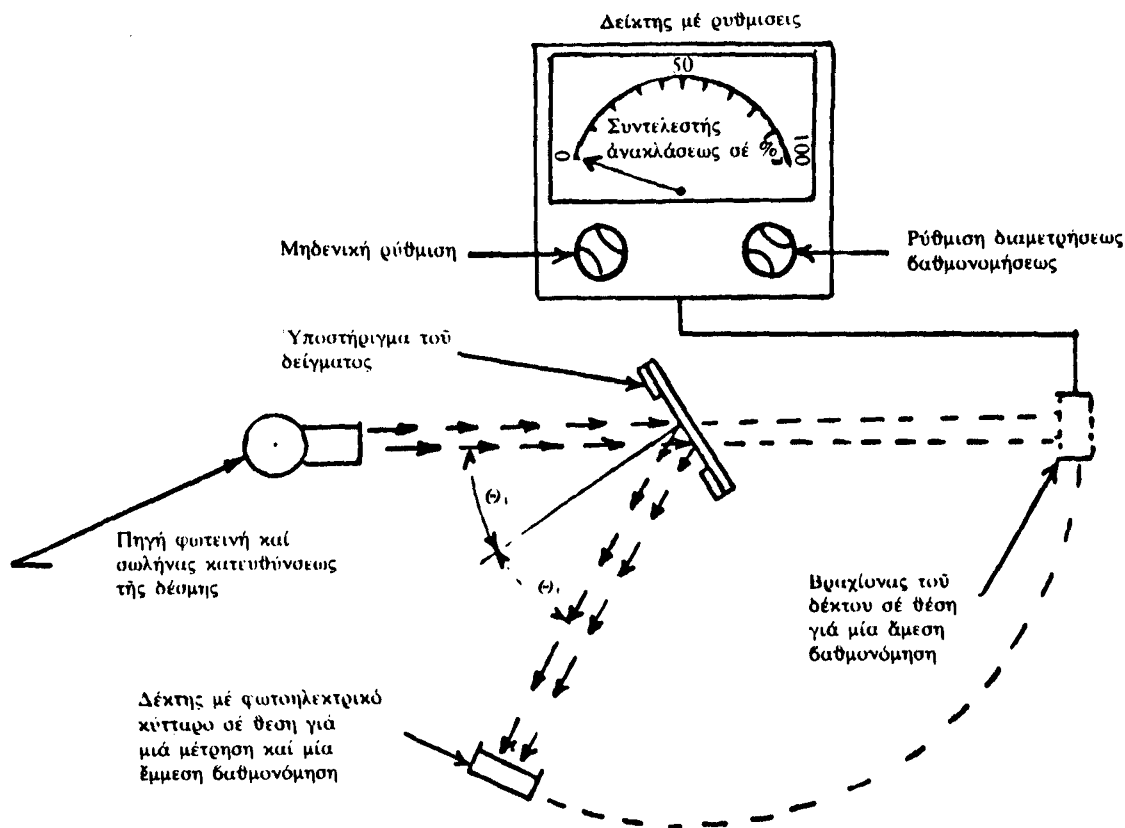
3.3. **Μέτρηση ἐπί ἐπιπέδου κατόπτρου ὁδηγήσεως**

Ὁ συντελεστής ἀνακλάσεως τῶν δειγμάτων τῶν ἐπιπέδων κατόπτρων δύναται νά μετρεῖται μέ τήν βοήθεια ὀργάνων πού λειτουργοῦν βάσει τῆς ἀρχῆς τῆς ἀμέσου ἤ τῆς ἐμμέσου βαθμονομήσεως. Ἡ τιμή τοῦ συντελεστοῦ ἀνακλάσεως ἀναγιγνώσκεται ἀπ' εὐθείας ἐπί τῆς πινακίδος ἐνδείξεων τοῦ δείκτου τοῦ ὀργάνου.

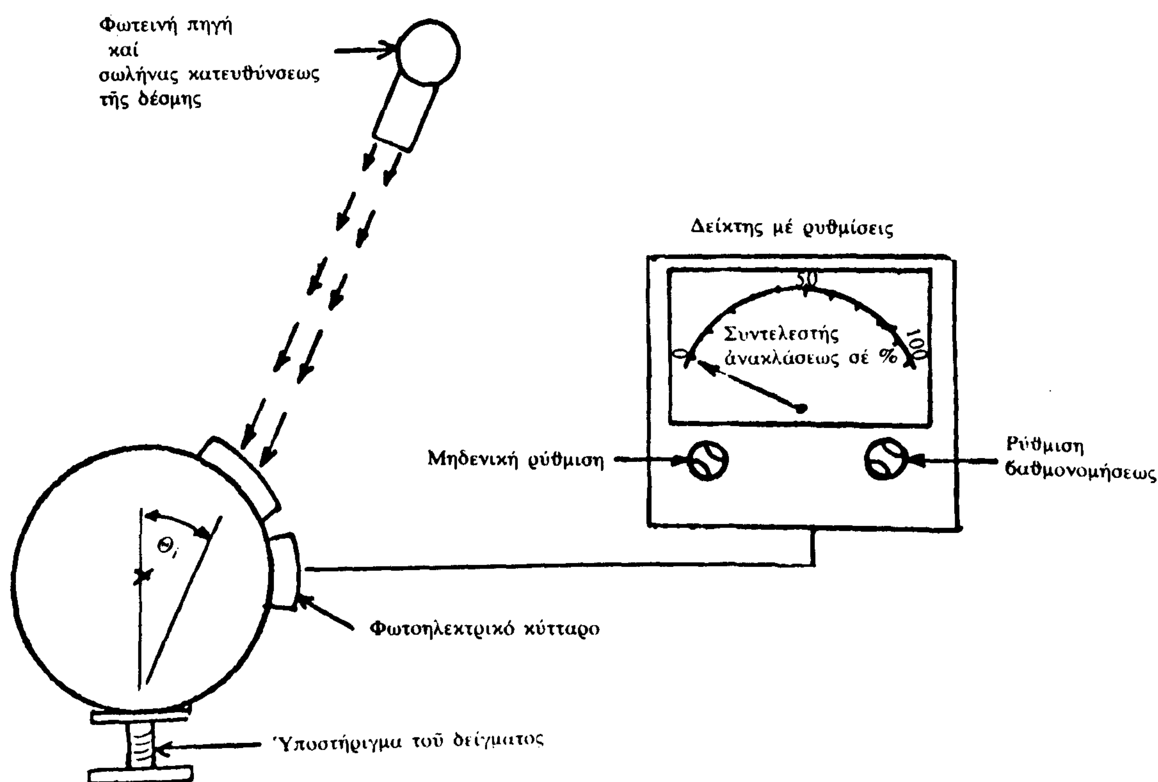
3.4 **Μέτρηση ἐπί μή ἐπιπέδου κατόπτρου ὁδηγήσεως** (κυρτοῦ)

Ἡ μέτρηση τοῦ συντελεστοῦ ἀνακλάσεως τῶν μή ἐπιπέδων κατόπτρων ὁδηγήσεως (κυρτῶν) ἀπαιτεῖ τήν χρησιμοποίηση ὀργάνων στά ὁποῖα εἶναι ἐνσωματωμένη μία σφαῖρα τοῦ Ulbricht στόν δέκτη (βλέπε εἰκόνα 2). Ἄν τό ὄργανο ἀναγνώσεων τῆς σφαίρας μέ ἕνα πρότυπο δεῖγμα κατόπτρου συντελεστοῦ ἀνακλάσεως Ε% δίδει n_e διαιρέσεις, τότε μέ ἕνα κάτοπτρο ἀγνώστου ἀνακλάσεως, n_x διαιρέσεις θά ἀντιστοιχοῦν σέ ἕνα συντελεστή ἀνακλάσεως X%, πού δίδεται ἀπό τόν τύπο:

$$X = E \frac{n_x}{n_e}$$



Εἰκόνα 1. Γενικό σχῆμα τῆς συσκευῆς μετρήσεως τῆς ἀνακλαστικῆς ἱκανότητος μέ τίς δύο μεθόδους βαθμονομήσεως



Εἰκονα 2. Γενικό σχῆμα τῆς συσκευης μετρήσεως τῆς ἀνακλαστικῆς ἱκανότητος μέ ἐνσωματωμένη μία σφαίρα τοῦ Ulbricht στόν δέκτη

Τιμές τῶν φασματικῶν τριχρωματικῶν συνιστωσῶν τοῦ παρατηρητῆ χρωματομετρικῆς ἀναφορᾶς CIE: 1931(¹)

Ο παρών πίνακας ἔχει ληφθεῖ ἀπό τή δημοσίευση CEI 50(45) (1970)

λ nm	$\bar{x}(\lambda)$	$\bar{y}(\lambda)$	$\bar{z}(\lambda)$
380	0·001 4	0·000 0	0·006 5
390	0·004 2	0·000 1	0·020 1
400	0·014 3	0·000 4	0·067 9
410	0·043 5	0·001 2	0·207 4
420	0·134 4	0·004 0	0·645 6
430	0·283 9	0·011 6	1·385 6
440	0·348 3	0·023 0	1·747 1
450	0·336 2	0·038 0	1·772 1
460	0·290 8	0·060 0	1·669 2
470	0·195 4	0·091 0	1·287 6
480	0·095 6	0·139 0	0·813 0
490	0·032 0	0·208 0	0·465 2
500	0·004 9	0·323 0	0·272 0
510	0·009 3	0·503 0	0·158 2
520	0·063 3	0·710 0	0·078 2
530	0·165 5	0·862 0	0·042 2
540	0·290 4	0·954 0	0·020 3
550	0·433 4	0·995 0	0·008 7
560	0·594 5	0·995 0	0·003 9
570	0·762 1	0·952 0	0·002 1
580	0·916 3	0·870 0	0·001 7
590	1·026 3	0·757 0	0·001 1
600	1·062 2	0·631 0	0·000 8
610	1·002 6	0·503 0	0·000 3
620	0·854 4	0·381 0	0·000 2
630	0·642 4	0·265 0	0·000 0
640	0·447 9	0·175 0	0·000 0
650	0·283 5	0·107 0	0·000 0
660	0·164 9	0·061 0	0·000 0
670	0·087 4	0·032 0	0·000 0
680	0·046 8	0·017 0	0·000 0
690	0·022 7	0·008 2	0·000 0
700	0·011 4	0·004 1	0·000 0
710	0·005 8	0·002 1	0·000 0
720	0·002 9	0·001 0	0·000 0
730	0·001 4	0·000 5	0·000 0
740	0·000 7	0·000 2 (¹)	0·000 0
750	0·000 3	0·000 1	0·000 0
760	0·000 2	0·000 1	0·000 0
770	0·000 1	0·000 0	0·000 0
780	0·000 0	0·000 0	0·000 0

(¹) Τροποποιήθηκε τό 1966 (ἀπό 3 εἰς 2).

(¹) Συνοπτικός πίναξ. Οἱ τιμές τοῦ y(λ) = v(λ) εἶναι στρογγυλοποιημένες ἕως 4 ψηφία μετά τήν ὑποδιαστολή.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΔΕΛΤΙΟΥ ΕΠΙΚΥΡΩΣΕΩΣ ΕΟΚ

Ἔνδειξη τῆς διοικήσεως

Γνωστοποίηση περί χορηγήσεως, ἀρνήσεως ἤ ἀνακλήσεως τῆς ἐπικυρώσεως ΕΟΚ γιά ἕνα τύπο κατόπτρου ὁδηγήσεως

Ἀριθμός ἐπικυρώσεως ΕΟΚ ....

1. Βιομηχανικό ἤ ἐμπορικό σῆμα ....
....
2. Κλάση (I, II, III, Is, IIs, IIIs)(¹) ....
3. Ὀνοματεπώνυμο καί διεύθυνση τοῦ κατασκευαστοῦ ....
....
4. Ὀνοματεπώνυμο καί διεύθυνση τοῦ τυχόν ἐντολοδόχου τοῦ κατασκευαστοῦ ....
....
5. Σύμβολο $\hat{2}_m$ πού προβλέπεται στό σημείο 2.4.1.1. τοῦ παραρτήματος I: ναί/ὄχι(¹) ....
6. Ὑπεβλήθη γιά ἐπικύρωση τήν ....
7. Ἐργαστήριο δοκιμῶν ....
....
8. Ἡμερομηνία καί ἀριθμός τοῦ πρακτικοῦ τοῦ ἐργαστηρίου ....
9. Ἡμερομηνία χορηγήσεως/ἀρνήσεως/ἀνακλήσεως τῆς ἐπικυρώσεως ΕΟΚ(¹) ....
....
10. Τόπος ....
11. Ἡμερομηνία ....
12. Τά ἀκόλουθα ἔγγραφα, πού φέρουν τόν ἀνωτέρω ἀριθμό ἐπικυρώσεως, ἐπισυνάπτονται σάν παράρτημα στό παρόν δελτίο ....
....
(περιγραφική σημείωση, σχέδια, σχήματα καί σχεδιαγράμματα τοῦ κατόπτρου ὁδηγήσεως)
Τά ἔγγραφα αὐτά πρέπει νά παρέχονται στίς ἁρμόδιες ἀρχές τῶν ἄλλων Κρατῶν Μελῶν κατόπιν ρητῆς αἰτήσεώς τους.
13. Τυχόν παρατηρήσεις, ἰδίως ὅσον ἀφορᾶ κάθε περιορισμό χρησιμοποιήσεως καί/ἤ προδιαγραφές τοποθετήσεως ....
....

....
(Ὑπογραφή)

(¹) Διαγράψτε τίς περιττές ἐνδείξεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤΟ ΔΕΛΤΙΟ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ ΕΝΟΣ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΚΑΤΟΠΤΡΩΝ ΟΔΗΓΗΣΕΩΣ

(Ἄρθρο 4 παράγραφος 2 καί ἄρθρο 10 τῆς ὁδηγίας 70/156/ΕΟΚ τοῦ Συμβουλίου τῆς 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν Μελῶν τῶν ἀναφερομένων στήν ἔγκριση τῶν ὀχημάτων μέ κινητήρα καί τῶν ρυμουλκουμένων τους)

Ἔνδειξη τῆς διοικήσεως

Ἀριθμός ἐγκρίσεως ΕΟΚ ....

.... ἐπέκταση(1)

1. Βιομηχανικό ἤ ἐμπορικό σῆμα τοῦ ὀχήματος ....

....

2. Τύπος τοῦ ὀχήματος ....
3. Ὀνοματεπώνυμο καί διεύθυνση τοῦ κατασκευαστοῦ τοῦ ὀχήματος ....

....

4. Ὀνοματεπώνυμο καί διεύθυνση τοῦ τυχόν ἐντολοδόχου ....

....

5. Βιομηχανικό ἤ ἐμπορικό σῆμα τῶν κατόπτρων ὁδηγήσεως καί ἀριθμοί τῆς ἐπικυρώσεως ....

....

6. Ἐπέκταση τῆς ἐγκρίσεως ΕΟΚ τοῦ ὀχήματος στούς ἀκολούθους τύπους κατόπτρων ὁδηγήσεως ....
7. Στοιχεῖα πού ἐπιτρέπουν τήν ἀναγνώριση τοῦ σημείου R τῆς καθήμενης θέσεως τοῦ ὁδηγοῦ ....

....

8. Μέγιστα καί ἐλάχιστα πλάτη τοῦ ἁμαξώματος γιά τά ὁποῖα τό κάτοπτρο ὁδηγήσεως ἔχει ἐπικυρωθεῖ (στήν περίπτωση τοῦ πλαίσιο/θάλαμος πού ἀναφέρεται στό σημεῖο 3.2.5 τοῦ παραρτήματος I) ....
9. Ὄχημα ὑποβληθέν πρός ἔγκριση ΕΟΚ τήν ....
10. Τεχνική ὑπηρεσία ἐπιφορτισμένη μέ τόν ἔλεγχο πιστότητος γιά τήν ἔγκριση ΕΟΚ ....

....

11. Ἡμερομηνία τοῦ πρακτικοῦ πού ἐχορηγήθη ἀπό τήν ὑπηρεσία αὐτή ....

....

12. Ἀριθμός τοῦ πρακτικοῦ πού ἐχορηγήθη ἀπό τήν ὑπηρεσία αὐτή ....
13. Ἡ ἔγκριση ΕΟΚ ὅσον ἀφορᾶ τήν ἐγκατάσταση τῶν κατόπτρων ὁδηγήσεως ἐχορηγήθη/ἀπερρίφθη(2)
14. Ἡ ἐπέκταση τῆς ἐγκρίσεως ΕΟΚ ὅσον ἀφορᾶ τήν ἐγκατάσταση τῶν κατόπτρων ὁδηγήσεως ἐχορηγήθη/ἀπερρίφθη(1)
15. Τόπος ....
16. Ἡμερομηνία ....
17. Υπογραφή ....

---

(1) Ἀναφέρατε, κατά περίπτωση, ἄν ἡ ἐπέκταση τῆς ἀρχικῆς ἐγκρίσεως ΕΟΚ εἶναι πρώτη, δεύτερη κλπ.

(2) Διαγράψτε τις περιττές ἐνδείξεις.

18. Τά ἀκόλουθα ἔγγραφα, πού φέρουν τόν ἀνωτέρω ἀριθμό, ἐπισυνάπτονται σάν παράρτημα στό παρόν δελτίο:

— σχέδια πού δείχνουν τίς στερεώσεις τῶν κατόπτρων ὁδηγήσεως,
— σχέδια καί σχεδιαγράμματα πού δείχνουν τίς θέσεις ἐγκαταστάσεως καί τά χαρακτηριστικά τοῦ τμήματος τῆς δομῆς στό ὁποῖο τοποθετοῦνται τά κάτοπτρα ὁδηγήσεως,
— γενική ἄποψη ἐκ τοῦ ἔμπροσθεν, ἐκ τοῦ ὄπισθεν καί τοῦ θαλάμου ἐπιβατῶν δεικνύουσα ποῦ εἶναι τοποθετημένα τά κάτοπτρα ὁδηγήσεως.

Γά ἔγγραφα αὐτά πρέπει νά παρέχονται στίς ἁρμόδιες ἀρχές τῶν ἄλλων Κρατῶν Μελῶν κατόπιν ρητῆς αἰτήσεώς τους.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ Η ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΤΗΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΘΕΣΕΩΣ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ R ΚΑΙ Η

Ἐφαρμόζονται τά σχετικά μέρη τοῦ παραρτήματος III τῆς ὁδηγίας 77/649/ΕΟΚ.

Άρθρο 10

Το διάταγμα αυτό αρχίζει να ισχύει από τη χρονολογία της δημοσιεύσεώς του στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

Στον Υπουργό Συγκοινωνιών αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση αυτού του διατάγματος.

Αθήνα, 31 Δεκεμβρίου 1983

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ	ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΑΡΣΕΝΗΣ	**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ**

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ